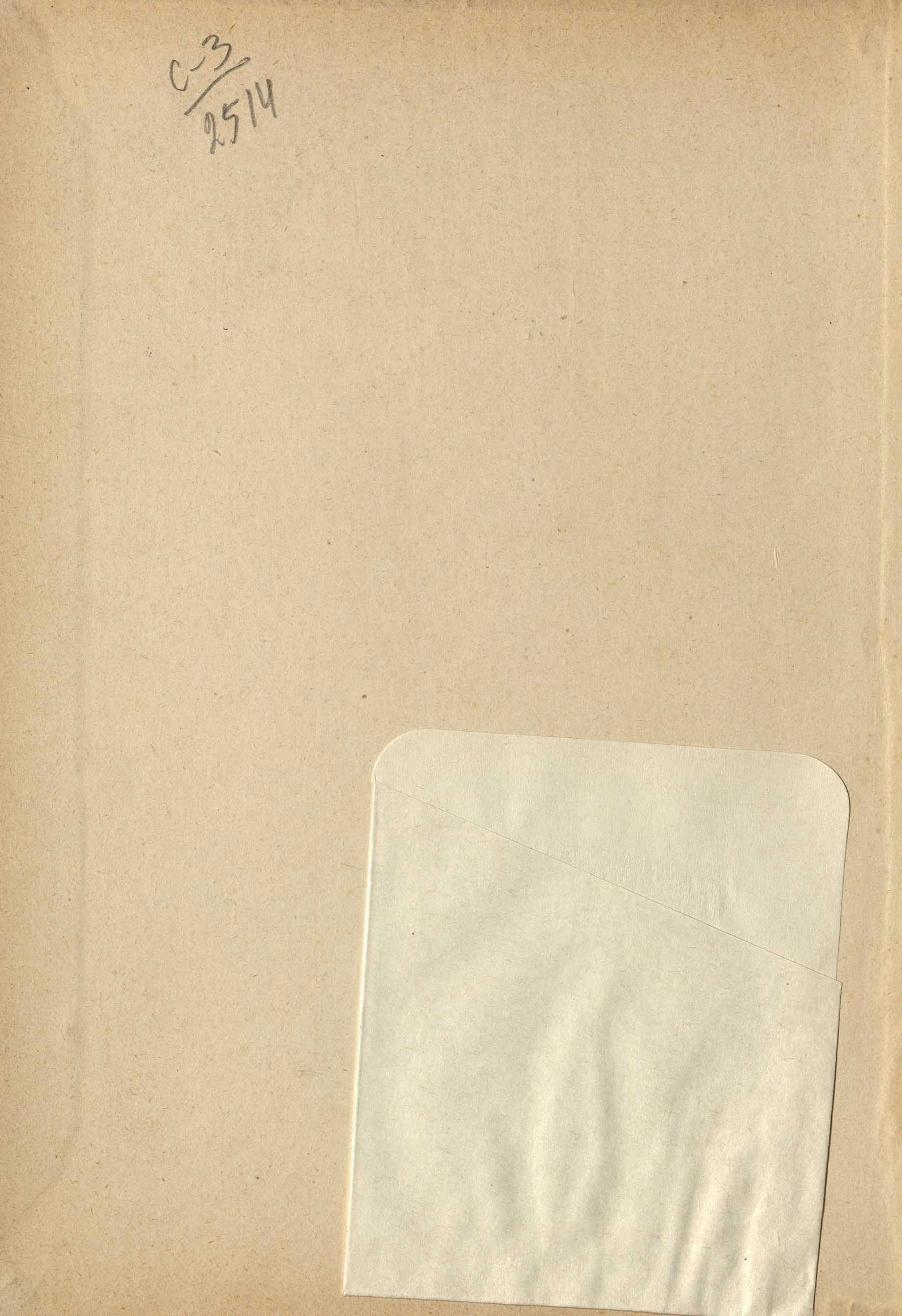
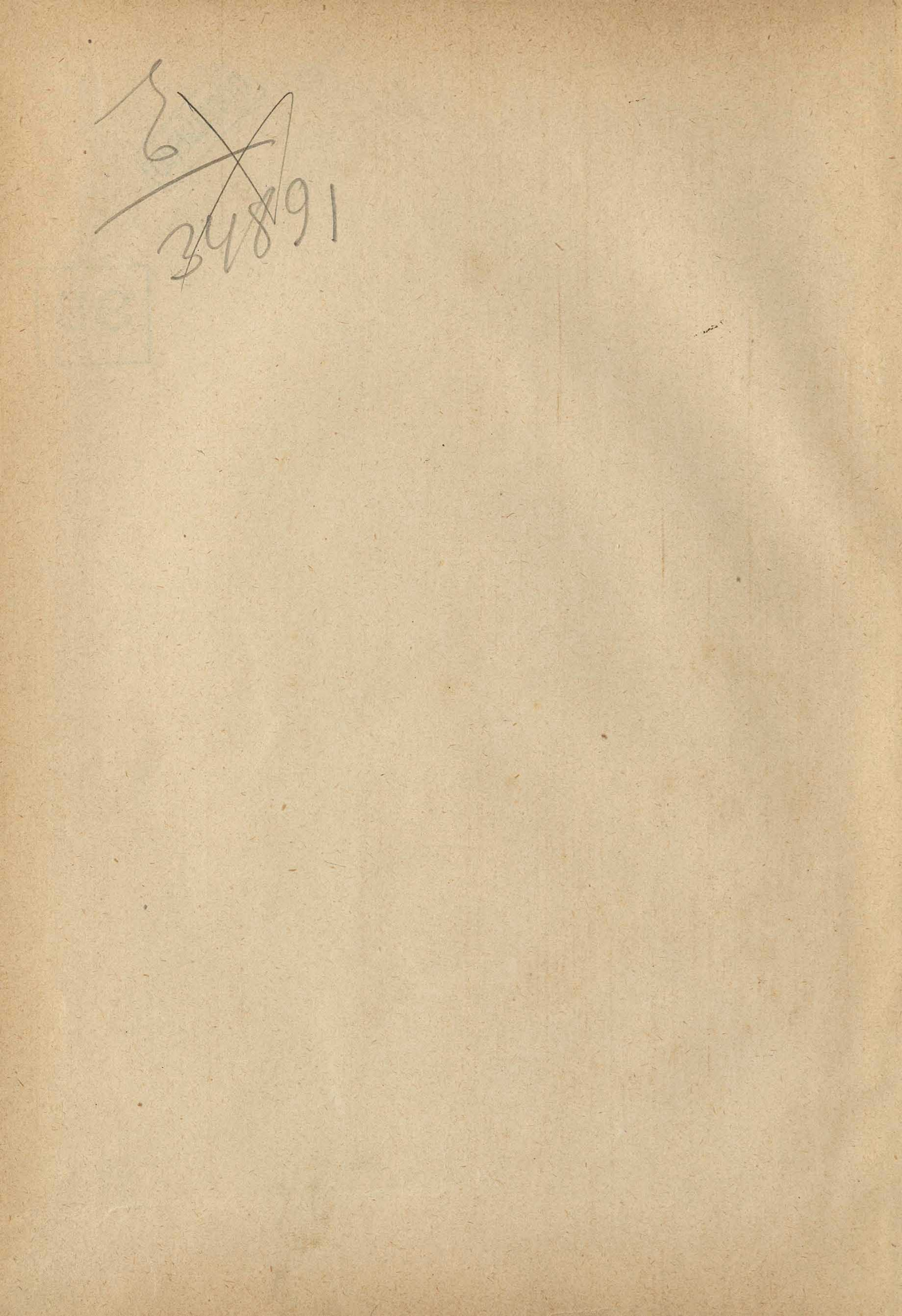

20 4/108



C-3/2514


210/III
ПОГАШЕНО
ГОСУД. БАНКА
ЭБ


34891

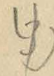

Рязанско-Уральская
Желѣзная дорога
и ея районъ.
Р. Оманъ С.П.Б.



Зернохранилища Государственнаго Банка.

Государственный Банкъ, въ цѣляхъ улучшенія общихъ условій реализаціи урожаевъ, приступилъ въ 1911 г. къ сооруженію сѣти зернохранилищъ въ 8-ми Юго-Восточныхъ губерніяхъ Европейской Россіи *).

Въ настоящее время уже открыты и функціонируютъ четыре зернохранилища Банка: при станціяхъ Грязи и Валуйки Юго-Восточныхъ жел. дор. и при станціяхъ Толкай и Абдулино Самаро-Златоустовской жел. дор. Въ ближайшемъ будущемъ предположены къ открытію зернохранилища: при станціяхъ Лиски, Таловая и Миллерово Юго-Восточныхъ жел. дор., Бугурусланъ—Самаро-Златоустовской жел. дор. и Неприкъ, Сорочинская и Богатое Ташкентской жел. дор. Засимъ въ теченіе ближайшихъ четырехъ лѣтъ будутъ сооружены въ указанномъ районѣ еще 73 зернохранилища.



Въ Зернохранилища Государственнаго Банка принимается для храненія, а равно для очистки (переработки) зерно какъ въ обезличенномъ, такъ и необезличенномъ видѣ.

Зернохранилища Государственнаго Банка выдаютъ въ пріемѣ на храненіе зерна двойныя складочныя свидѣтельства, въ коихъ указывается вѣсъ зерна и отмѣчается, на основаніи анализа производимаго Хлѣбными Инспекторами Банка, родъ зерна, его сортъ, происхожденіе, цвѣтъ, влажность, сорность (общая и зерновая) и натура по пуркѣ.

На зерно, отпускаемое за пломбами зернохранилищъ, послѣдними выдаются особыя удостовѣренія, въ коихъ указываются вѣсъ зерна и его качество.

Зернохранилища Государственнаго Банка приписаны къ станціямъ жел. дор., при коихъ они расположены, и объявлены завозными складами.

Держатели складочныхъ свидѣтельствъ могутъ получать подъ таковыя во всѣхъ Конторахъ и Отдѣленіяхъ Государственнаго Банка, а равно и въ Зернохранилищахъ, выдавшихъ эти свидѣтельства, ссуды въ размѣрѣ 80% стоимости зерна.

Зернохранилища Государственнаго Банка принимаютъ порученія по коммиссіонной продажѣ поступившаго въ нихъ на храненіе зерна.

Подробныя условія пользованія зернохранилищами, а равно и такса сборовъ за операціи, производимыя послѣдними, изложены въ особыхъ „Правилахъ по эксплоатаціи зернохранилищъ", каковыя можно получать безплатно во всѣхъ Конторахъ и Отдѣленіяхъ Государственнаго Банка, въ Конторахъ Зернохранилищъ и въ Казначействахъ Воронежской, Тамбовской и Самарской губ.

*) Воронежской, Тамбовской, Пензенской, Симбирской, Самарской, Саратовской, Оренбургской и Уфимской.

20 4/108

ФБ 1-25

ИЗДАНІЕ ПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВА РЯЗАНСКО-УРАЛЬСКОЙ Ж. Д.

ОТДѢЛЪ ЗЕРНОХРАНИЛИЩЪ БИБЛІОТЕКА ГОСУД. БАНКА

Рязанско-Уральская желѣзная дорога и ЕЯ РАЙОНЪ.

Нѣтъ отрасли народной дѣятельности, которая прямо или косвенно не испытывала бы вліянія рельсовыхъ путей.

А. Чупровъ.

F 106/194



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія Н. І. Евстифѣева, Невскій 15 и Мѣщанская 20.
1913.

РОССИЙСКАЯ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ
БИБЛИОТЕКА
2350-07





2005367883

Книга эта составлена по даннымъ относящейся къ обслуженному дорогою краю литературы, статистическимъ сборникамъ дороги и по свѣдѣніямъ, собраннымъ на мѣстахъ.

Изъ перечисленныхъ на слѣдующихъ страницахъ литературныхъ источниковъ сдѣланы были извлеченія, дополненныя свѣдѣніями, собранными при мѣстныхъ обслѣдованіяхъ; такимъ способомъ описаны всѣ станціи съ сохранившимися въ ихъ районахъ памятниками исторіи, археологіи, военной обороны, рѣдкими геологическими достопримѣчательностями, мѣстами, связанными съ жизнью и дѣятельностью замѣчательныхъ лицъ, остатками стараго искусства и быта, естественными богатствами, полезными ископаемыми, курортами, занятіями населенія и т. п. Все болѣе или менѣе извѣстное и замѣчательное изъ прошлой и настоящей жизни нашло въ книгѣ мѣсто и подтверждено ссылками на источники.

Громадность обслуженной дорогою территоріи, чрезвычайное разнообразіе свѣдѣній и обширность литературы не дали возможности выполнить эту работу съ всесторонней обстоятельностью. Но, если, не смотря на недочеты, предлагаемая книга окажется полезной для ознакомленія съ краемъ, то цѣль труда будетъ въ извѣстной мѣрѣ достигнута.

Перечень главнѣйшихъ источниковъ, изъ которыхъ извлечены помѣщенныя въ книгѣ свѣдѣнія и иллюстраціи.

Для облегченія справокъ всѣ извлеченія показаны въ выноскахъ съ означеніемъ страницъ.

Арнольдъ, Ѳ. К. Русскій лѣсъ, т. I, Спб., 1893 г.

Афремовъ, И. Куликово поле, отрывокъ изъ историческаго обозрѣнія Тульской губерніи, Москва, 1849 г.

Барботъ-де-Марни, Н. Поѣздка на гору Чапчачи, Горный журн. т. II, 1874 г.

Барановичъ, М. Рязанская губерн. матер. для географіи и стат. Россіи, Спб., 1860 г.

Беккеръ, В. Воспоминанія о Саратовской губ., Москва, 1852 г.

Бережковъ, М. О торговлѣ Руси съ Ганзой до конца XV вѣка. Спб. 1879 г.

Біографіи русскихъ композиторовъ, Москва, 1904 г.

Благовѣщенскій, Н. А. Четвертное право, Москва, 1899 г.

Бліохъ, И. С. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи, т. I, Спб., 1878 г.

Бондаренко, Н. «Подмосковные дворцы XVIII в.» («Старые годы», мартъ, 1911 г.).

Бородинъ, Н. Уральское казачье войско, Уральскъ, 1891 г.

Брунъ, Ф. К. «О резиденціи хановъ Золотой Орды до времени Джанибека I» (Труды 3 археол. Съѣзда въ Россіи, Кіевъ 1878 г.).

Гаркема. В. Очеркъ мѣсторожденій соли и добычи ея въ Астраханской губ. Астрахань, 1890 г.

Бѣляевъ, И. О сторожевой, станичной и полевой службѣ, Москва, 1846 г.

Верещагинъ, В. «Разоренное гнѣздо», («Старые годы», мартъ, 1908 г.).

Вешняковъ, В. И. Рыболовство и законодательство, Спб., 1894 г.

Воскресенскій, А. Городъ Елецъ въ его настоящемъ и прошломъ. Елецъ, 1911 г.

Виноградовъ, Н. А. Непрерывныя паромныя переправы въ примѣненіи къ желѣзнымъ дорогамъ, Спб., 1912 г.

Воейковъ, Л. Сборникъ матеріаловъ для описанія Тамбовской губ., Спб., 1872 г.

Вороновскій, В. М. Отечественная война въ предѣлахъ Смоленской губ., Спб., 1912 г.

Гаркави, А. Я. Сказанія мусульманскихъ писателей о славянахъ и русскихъ, Спб., 1870 г.

Бруинъ-де, Корнилій. Путешествіе черезъ Московію., Москва, 1873 г.

Голицынъ, Л. Л., кн. и Краснодубровскій, С. С. Увекъ, докладъ Сарат. Учен. Архивн. Комиссіи 15 октября 1890 г.

Голомбіевскій, А. «Покинутая усадьба» («Старые годы», январь, 1911 г.).

Глушковъ, Е. Баскунчакское озеро, Горный журналъ, т. III, августъ, 1884 г

Гмелинъ, С. Г. Путешествіе по Россіи. т. 1 и 2, Спб., 1771—1777 г.г.

Головачевъ, А. А. Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, Спб., 1881 г.

Горный журналъ № 5 за 1856 г., № 1 за 1857 г., т. II-й за 1871 г., т. III за 1883 г. и № 3 за 1895 г.

Готье, Ю. Замосковный край въ XVII вѣкѣ, Москва, 1906 г.

Григорьевъ, В. В. Россія и Азія, сборникъ, Спб., 1876 г.

Данилевскій, Н. Я. Изслѣдованіе о состояніи рыболовства въ Россіи, т. III-й, описаніе Уральскаго рыболовства, Спб., 1860 г.

Дервизъ-фонъ, П. Русскія желѣзныя дороги (Прибавленіе къ № 284 Моск. Вѣдом., 1865 г.).

Диттель, І. Ф. Святыня, древности и достопримѣчательности города Рязани, Москва, 1860 г.

Дубасовъ, И. И. Очерки по исторіи Тамбовскаго края, 6 выпусковъ, изданныхъ разновременно.

Елагинъ, Н. Бѣлевская Вивліоѳика, Москва, 1858 г., т. II.

Ермоловъ, А. С. Наши неурожаи и продовольственный вопросъ, Спб., 1909 г.

Забѣлинъ, И. Исторія города Москвы, ч. 1-я, Москва, 1902 г.

Его же. Исторія русской жизни съ древнѣйшихъ временъ, 2 тома, Москва, 1876—79 г.г.

Его же. Домашній бытъ русскихъ царей въ XVI и XVII ст., изд. 3-е, ч. I, Москва, 1895 г.

Загоскинъ, М. Н. Брынскій лѣсъ, Спб., 1911 г.

Земятченскій, П. А. Желѣзныя руды центральной части Европейской Россіи, Спб., 1889 г.

Ибнъ-Даста. Извѣстія о хазарахъ, буртасахъ, болгарахъ, мадьярахъ, славянахъ и руссахъ, переводъ Д. А. Хвольсона, Спб., 1869 г.

Ивановъ, И. С. Джангеръ ханъ внутренней Киргизской Орды, Астрахань, 1895 г.

Извѣстія англичанъ о Россіи во второй половинѣ XVI в. А. Дженкинсонъ. (Чтенія въ Императ. Общ. истор. и древ. Рос. за 1884 г., кн. 4).

Историческія свѣдѣнія изъ лѣтописей отечественныхъ и преданій изустныхъ, извлеченныя о селѣ Коломенскомъ, 1809 г. (Библіографич. описаніе рѣдкихъ и замѣчательныхъ книгъ А. Е. Бурцева, Спб. 1901 г., т. III).

Историческій обзоръ г. Раненбурга, Раненбургъ, 1882 г.

Извѣстія геологическаго Комитета, т. XVIII.

Келлеръ, Б. Ботанико-географическія изслѣдованія въ Саратовской губ. Казань, 1901 г.

Кобеко, Д. Къ вопросу о мѣстоположеніи города Сарая, столицы Золотой Орды. (Отд. оттискъ изъ записокъ Восточн. Отдѣл. Импер. Русск. Археолог. Общ., т. IV, стр. 267—277).

Козыревъ, А. А. Къ вопросу о гидрологіи Новоузенскаго уѣзда, Спб., 1911 г

Колесниковъ, Г. И. Культурное хозяйство въ некультурномъ краѣ, Саратовъ, 1908 г.

Корсаковъ, А. Село Коломенское, Москва, 1870 г.

Костенковъ, К. Историческія и статистическія свѣдѣнія о калмыкахъ, Спб., 1870 г.

Костомаровъ, Н. Очеркъ торговли Московскаго государства въ XVI и XVII столѣтіяхъ, Спб., 1862 г.

Его же. Кудеяръ, Спб., 1907 г.

Красновъ, Н. А. «Гора Уши близъ Камышина». («Камышинскія Вѣсти» № 16 за 1910 г.).

Краткія справочныя свѣдѣнія о нѣкоторыхъ русскихъ хозяйствахъ, Спб., вып. 1-й и 3-й, 1900—1902 г.г.

Кропотовъ, А. О памятникахъ старины въ Саратовской губ. (Труды Сарат. Уч. Арх. Ком., вып. 29, Саратовъ, 1912 г.).

Клаусъ, А. Наши колоніи, опыты и матеріалы по исторіи и статистикѣ иностранной колонизаціи въ Россіи, Спб., 1869 г.

Кушевъ, Н. Е. Двухсотлѣтіе города Петровска Саратовской губерніи, Петровскъ, 1898 г.

Леопольдовъ, А. Статистическое описаніе Саратовской губерніи, въ двухъ частяхъ, Спб., 1839 г.

Его же. Историческій очеркъ Саратовскаго края, Москва, 1848 г.

Лискунъ, Е. Ф. Краткія свѣдѣнія о животноводствѣ нѣкоторыхъ русскихъ хозяйствъ, Спб., 1910 г.

Лопатинъ, Н. А. О современномъ положеніи мѣстности, гдѣ находился Сарай, столица Золотой Орды (труды 4 археологич. съѣзда, Казань, 1884 г.).

Лунинъ, А. А. Историко-статистическое описаніе селеній Вольскаго уѣзда, Саратовской губерніи, Вольскъ, 1899 г.

Любецкій, С. М. Окрестности Москвы. Москва, 1880 г.

Маликовъ, А. Край безъ будущаго (по волжскимъ степямъ) Москва, 1902 г.

Марковъ, Евгеній. Россія въ Средней Азіи, Спб., 1901 г., т. II-й.

Мартыновъ А. Названія московскихъ улицъ и переулковъ, съ историческими объясненіями, Москва, 1881 г.

Матеріалы Высочайше учрежденной 16 ноября 1901 г. комиссіи по изслѣдованію вопроса о движеніи съ 1861 г. по 1900 г. благосостоянія сельскаго населенія среднеземледѣльческихъ губерній, сравнительно съ другими мѣстностями Европ. Россіи, Спб. 1903 г.

Матеріалы о грузовомъ движеніи по дорогамъ Саратовской губерніи, Саратовъ, 1897 г.

Медвѣдевъ, Б. Описаніе Росташовскаго имѣнія, Балашовскаго уѣзда, Саратовской губерніи, наслѣдниковъ М. Н. Раевскаго (Прилож. къ № 10 «Саратовской Земской Недѣли» за 1902 г.).

Мельниковъ, П. И. (Андрей Печерскій). Полное собраніе сочиненій 1898 г., т. т. 13 и 14.

Мейенъ, В. Ф. Россія въ дорожномъ отношеніи, т. 2, Спб., 1902 г.

Минхъ, В, Ф. «Городъ Аткарскъ». Аткарскъ, 1908 г.

Его же. Историко-географич. словарь Саратовской губерніи.

Морачевскій, В. В. Юго-Востокъ Европейской Россіи, Спб., 1911 г.

Наша желѣзнодорожная политика по документамъ архива Комитета Министровъ, 4 тома, Спб., 1902 г.

Небольсинъ, П. Очерки быта калмыковъ Хошоутовскаго улуса, Спб., 1852 г.

Его же. Очерки Волжскаго низовья Спб., 1852 г.

Никитинъ П. Исторія города Смоленска, Москва, 1848 г.

Огановскій, Н. Очеркъ развитія торговли и промышленности въ Уральскомъ казачьемъ войскѣ (въ Памятной книжкѣ Уральской области за 1899 г.).

Олеарій, А. Подробное описаніе путешествія голштинскаго посольства въ Московію и Персію, Москва, 1870 г.

Описанія отдѣльныхъ русскихъ хозяйствъ, вып. I. V, VIII и X., Спб., 1897—1898 гг.

Орловскій И. И. Смоленская стѣна, Смоленскъ, 1903 г.

Его же. Достопамятности Смоленска, Смоленскъ, 1906 г.

О соляныхъ промыслахъ въ Россіи, Спб., 1876 г.

Павловъ, А. П. Оползни Симбирскаго и Саратовскаго Поволжья, Москва, 1903 г.

Пады. Имѣніе В. Л. Нарышкина, естественно-историческій очеркъ, составленный П. А. Землтченскимъ, А. А. Силантьевымъ и В. А. Траншелемъ, подъ редакціей проф. В. В. Докучаева. Спб., 1894 г.

Палласъ, П. С. Путешествія по разнымъ провинціямъ Россійской имперіи, ч. 1 и 3. Спб. 1773 и 1788 гг.

Пекарскій, П. П. Когда и для чего основаны города Уфа и Самара? Спб. 1872 г.

Пелль, Ф. Синеморскіе рыболовные промыслы, Астрахань, 1895 г.

Перетятковичъ, Г. Поволжье въ XV и XVI вѣкахъ, Москва, 1877 г. Поволжье въ XVII и началѣ XVIII в., Одесса, 1882 г.

Писаревъ, С. П. Смоленскъ и его исторія (княжеская мѣстность и храмъ князей въ Смоленскѣ), Смоленскъ 1894 г.

Его же. Памятная книга г. Смоленска, Смоленскъ, 1898 г.

Полное собраніе ученыхъ путешествій по Россіи. (т. III и VI, путешествія академиковъ Лепехина и Фалька), Спб., 1821 и 1824 г.г.

Попроцкій, М. Калужская губернія, матер. для географіи и статистики Россіи, Спб., 1864 г.

Прошлое и настоящее Калужской губерніи, краткій историко-статистическій очеркъ, Калуга, 1888 г.

Пыляевъ, М. И. Старая Москва, Спб., 1891 г.

Раевскій, А. Очеркъ Саратовской губерніи (Дѣло 1873 г. № 3).

Раевскій, М. Западный районъ экспедиціи по изученію хлѣбной торговли и производительности Россіи, ч. II, Спб.. 1876 г.

Романовъ, Н. Грунтовыя дороги Тамбовской губерніи и ихъ современное значеніе, Тамбовъ, 1897 г.

Рябининъ, А. Уральское казачье войско, матер. для географіи и стат. Россіи. Спб., 1866 г.

Саратовскій край, историческіе очерки, воспоминанія, матеріалы, выпускъ I-й, Саратовъ, 1893 г.

Саратовскій Сборникъ, матеріалы для изученія Саратовской губерніи, 2 тома Саратовъ, 1881—1882 гг.

Сборникъ-календарь Тамбовской губ. на 1903 годъ.

Свиньинъ, П. П. Картины Россіи, Спб., 1839 г.

Семевскій, В. И. Крестьяне въ царствованіе Импер. Екатерины II, Спб., 1901 г., т. II-й.

Своды данныхъ о поступленіи казенныхъ окладныхъ сборовъ по Имперіи за 1901—1903 г.г. и за 1907—1909 г.г. Спб., 1908 и 1911 г.г.

Семеновъ, В. П. Россія, полное географическое описаніе нашего отечества, томы I, II, VI, XVIII.

Соколовскій, П. А. Экономическій бытъ земледѣльческаго населенія и колонизація юговосточныхъ степей предъ крѣпостнымъ правомъ, Спб. 1878 г.

Соловьевъ, С. М. Исторія Россіи съ древнѣйшихъ временъ, т. I—V, Спб., изд. Товарищ. «Общественная Польза» (годъ не указанъ).

„Старыя усадьбы“, очерки русскаго искусства и быта, Спб., 1910 г.

Сталь. Пензенская губернія, матер. для геогр. и стат. Россіи, Спб., 1868 г.

Статистич. данныя объ оцѣнкѣ земель Тамбовской губ., вып. III, Козловскій уѣздъ, 1900 г.

Стрюйсъ, І. Путешествіе по Россіи (Русскій Архивъ, 1880 г., т. I).

Сумъ, П. Ф. Историческое разсужденіе о хазарахъ. Москва, 1846 г.

Тизенгаузенъ, В. Сборникъ матеріаловъ, относящихся къ исторіи Золотой Орды, Спб., 1884 г.

Тихомировъ, Е. Куликовская битва, историческій очеркъ, Москва, 1881 г.

Толстой, И. и Кондаковъ, Н. Русскія древности въ памятникахъ искусства, т. 5, Спб. 1897 г.

Трескинъ, Н. А. О торговлѣ Ельца. (VII прилож. къ ч. II, книги В. Чаславскаго «Хлѣбная торг. въ центр. районѣ Россіи»).

Федченко, Г. П. О самосадочной соли и соляныхъ озерахъ Каспійскаго и Азовскаго бассейновъ, Москва, 1870 г.

Фроловъ, А. М. Сооруженіе Астраханской линіи въ летучихъ барханныхъ пескахъ и мѣры борьбы съ ними. Спб., 1909 г.

Его же. Къ открытію Астраханской желѣзной дороги (въ Журн. Мин. Пут. Сооб., за 1910 г., кн. 2-я).

Его же. О водоносности прикаспійской степи въ районѣ Астраханской желѣзной дороги. (Отд. оттискъ изъ т. XXXI извѣстій геологич. комит. Спб. 1912 г).

Харузинъ, А. Киргизы Букеевской Орды, вып. I-й, Москва, 1889 г.

Хованскій, Н. Ф. Очерки по исторіи гор. Саратова и Саратовской губерніи. Саратовъ, 1884 г.

Его же. Помѣщики и крестьяне Саратовской губ., 1911 г.

Хорошхинъ, И. И. Краткое описаніе рыболовства Уральскаго казачьяго войска (въ памят. книжк. Уральск. обл. на 1903 г.).

Цебриковъ, М. Смоленская губернія, матер. для географіи и стат. Россіи, Спб. 1862 г.

Чаевъ, Н. Описаніе дворца царя Алексѣя Михаиловича въ селѣ Коломенскомъ, Москва, 1869 г.

Чаславскій, В. Хлѣбная торговля въ центральномъ районѣ Россіи, часть I, Спб., 1873 г.

Чекалинъ, Ѳ. Ѳ. Саратовское Поволжье съ древнѣйшихъ временъ до конца XVII вѣка, Саратовъ, 1892 г.

Чупровъ, А. Желѣзнодорожное хозяйство, его экономическія особенности и его отношенія къ интересамъ страны, Москва, 2 тома, 1875—78 г.г.

Шангинъ, В. В. Краткій очеркъ торговой и промышленной дѣятельности Калужской губерніи. Калуга, 1897 и 1898 г.г.

Шахматовъ, А. И. Историческіе очерки города Саратова и его округи, выпускъ 1-й, Саратовъ, 1891 г.

Шаховской, Н. В., кн. Земледѣльческій отходъ крестьянъ, Спб., 1903 г.

Энгельгардтъ, А. П. Черноземная Россія, Саратовъ, 1902 г.

Янжулъ, И. И. Основныя начала финансовой науки, изд. III, Спб., 1899 г.

Ястребовъ, В. Н. Лядинскій и Томниковскій могильники Тамбовской губерніи, С.-Петербургъ, 1893 г.

Краткій историческій и экономическій очеркъ края.



Край, по которому пролегаютъ линіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги, слагается изъ трехъ обширныхъ областей: промышленной, среднеземледѣльческой и заволжской степной. Въ промышленной области дорога идетъ по губерніямъ Московской, Калужской и Смоленской; въ среднеземледѣльческой—по губерніямъ: Тульской, Орловской, Рязанской, Тамбовской, Пензенской и Саратовской и въ Заволжьѣ—по губерніямъ: Самарской, Астраханской и области Уральскаго казачьяго войска.

Каждая изъ этихъ областей имѣетъ свою отличительную культуру и свою особую исторію.

Промышленная область. Эпоха возникновенія русскаго государства застаетъ въ предѣлахъ нынѣшней Смоленской губерніи славянскія племена кривичей и дреговичей. Племена эти обладали уже въ то время значительной культурой и занимались главнымъ образомъ земледѣліемъ, скотоводствомъ, звѣроловствомъ и торговлей. Раннему пробужденію здѣсь культуры способствовало географическое положеніе края, черезъ который шелъ прямой водный путь, издревле извѣстный подъ именемъ „пути изъ Варягъ въ Греки". Съ этимъ путемъ пересѣкался здѣсь поперечный путь на востокъ по Волгѣ и на западъ по Двинѣ къ Балтійскому морю и въ узлѣ этихъ торговыхъ путей лежалъ обширный и многолюдный городъ Смоленскъ, въ которомъ происходилъ обмѣнъ

товаровъ, съ одной стороны, подвозившихся изъ верховьевъ Днѣпра, Волги и изъ Камской Болгаріи и, съ другой, — тянувшихся съ юга отъ Кіева, изъ Руси, Половецкой земли, Византіи и изъ земли Угорской.

Въ ту же эпоху большая часть Калужской губерніи была населена славянскимъ племенемъ Вятичами, имѣвшими свой городъ Козельскъ и занимавшимися главнымъ образомъ земледѣліемъ, на что указываетъ способъ взиманія съ нихъ хазарами дани: „по шьлягу отъ рала“, или шелигу отъ сохи.

Въ предѣлахъ нынѣшней Московской и смежныхъ съ нею губерніяхъ, лежащихъ по системѣ р. Оки, первоначально жили финскія племена: мещера, мордва и меря, занимавшіяся звѣроловствомъ и рыболовствомъ. Вскорѣ въ этотъ край явились Вятичи, завели земледѣліе и, слившись съ первобытными его обитателями, образовали то сильное племя великоруссовъ, которое нынѣ сплошь населяетъ весь бассейнъ р. Оки и ея притоковъ и растеклось далеко за его предѣлы, не только по европейской равнинѣ, но до самыхъ границъ Китая и Тихаго океана.

Въ томъ же бассейнѣ р. Оки, гдѣ это племя образовалось, возникла и основанная имъ на великомъ перепутьи между западомъ и востокомъ, сѣверомъ и югомъ, Москва, ставшая центромъ всей обширной восточно-европейской равнины и столицей великой русской имперіи.

Среднеземледѣльческая область. Восточная часть этой области, прилегающая къ р. Волгѣ, съ глубокой древности участвовала въ международныхъ торговыхъ сношеніяхъ. По мнѣнію извѣстнаго историка-археолога И. Е. Забѣлина, еще за 500 лѣтъ до Рождества Христова, древніе греки вели черезъ этотъ край торговлю съ Приуральскими народами, и въ окрестностяхъ нынѣшняго Саратова существовалъ греческій городъ Гелонъ, разрушенный персидскимъ царемъ Даріемъ Гистаспомъ.

Въ эпоху христіанской эры, край этотъ служилъ дорогой для многочисленныхъ кочевыхъ народовъ, двигавшихся изъ азіатскихъ степей въ Европу. Волны этихъ народовъ, смѣняя одна другую, проносились надъ этимъ краемъ въ теченіе тысячи лѣтъ, съ II по XIII вѣкъ, не осѣдая здѣсь на долгій періодъ и оста-

вили послѣ себя только курганы, которыми усѣяно все нижнее Поволжье.

Самыми значительными изъ этихъ волнъ были въ началѣ разсматриваемой эпохи гунны, предводимые Атилой, и въ концѣ ея—татары, господствовавшіе надъ Россіей въ теченіе 250 лѣтъ.

Въ западной части этой области, заключающей въ себѣ губерніи Рязанскую и Тульскую, русская исторія застаетъ на жительствѣ тѣхъ же Вятичей, которые обитали въ сосѣднихъ Калужской и Московской губерніяхъ, и, вытѣснивъ первобытныя финскія племена, занимавшіяся звѣроловствомъ и рыболовствомъ, завели хлѣбопашество, распространившееся постепенно на югъ и востокъ.

Прочная колонизація мѣстности, лежащей въ предѣлахъ Тамбовской и Саратовской губерній, земледѣльческимъ населеніемъ началась только въ XVII вѣкѣ, когда Московское государство отодвинуло свои границы къ югу и обезопасило край отъ набѣговъ кочевавшихъ въ юго-восточныхъ степяхъ калмыковъ и татаръ.

Заволжская степь. Край этотъ, бывшій когда-то дномъ Каспійскаго моря и представляющій по своей природѣ продолженіе среднеазіатскихъ степей, былъ обитаемъ споконъ вѣковъ кочевыми племенами, которыя сильно размножившись на мѣстахъ своей родины и тѣснимые недостаткомъ кочевьевъ и пастбищъ для своихъ стадъ, двигались въ западномъ направленіи, и останавливались здѣсь на сравнительно короткіе промежутки времени.

Жили въ этомъ краѣ скиѳы, сарматы, аланы, гунны, авары, угры и многіе другіе народы, не оставившіе послѣ себя замѣтныхъ историческихъ и археологическихъ слѣдовъ.

Изъ всѣхъ когда либо обитавшихъ здѣсь народовъ наиболѣе видное мѣсто въ исторіи занимаютъ хазары, образовавшіе могущественную державу, столица которой Итиль лежала въ устьяхъ Волги, гдѣ нынѣ Астрахань.

Владѣнія хазарской державы распространялись на всю южную Россію и большинство славянскихъ племенъ платило хазарамъ дань.

Будучи народомъ преимущественно торговымъ, хазары способствовали установленію обширныхъ торговыхъ сношеній славян-

скихъ племенъ съ восточными странами и оставили по себѣ въ исторіи слѣдъ замѣчательной вѣротерпимости, несвойственной тому времени, въ которое они жили.

Конецъ хазарской державѣ положенъ въ IX вѣкѣ побѣдами русскаго князя Святослава, обратившаго хазаръ въ данниковъ славянъ.

Въ началѣ XIII вѣка явились въ этотъ край монголы, обитавшіе здѣсь до сверженія Россіей татарскаго ига и присоединенія Астраханскаго царства.

Въ пору расцвѣта татарскаго могущества, черезъ этотъ край пролегалъ караванный путь изъ Индіи въ Европу; при этомъ пути возникъ замѣчательный по обширности и богатству городъ Сарай, столица Золотой Орды, славившійся одинаково на Западѣ и Востокѣ. Развалины этого города находятся около нынѣшняго г. Царева Астраханской губерніи.

Послѣ татаръ въ этомъ краѣ кочевали калмыки, бѣжавшіе въ Китай въ царствованіе Екатерины II, и мѣсто ихъ заняли киргизы, обитающіе здѣсь и нынѣ.

Правительственная колонизація края.

Край, по которому проходятъ линіи Рязанско-Уральской дороги, колонизировался постепенно по мѣрѣ роста населенія, естественно стремившагося къ занятію болѣе удобныхъ мѣстъ для поселеній и выгодныхъ промысловъ. Колонизація эта, совершавшаяся вѣками и не законченная еще нынѣ, составляетъ одинъ изъ величайшихъ подвиговъ русскаго земледѣльца, съумѣвшаго завоевать для земледѣльческой культуры огромное пространство съ такими простыми орудіями, какъ топоръ, соха и коса.

Правительственная помощь потребовалась только для заселенія такихъ окраинъ, которыя, по условіямъ природы и быта, долго не влекли къ себѣ мирнаго пахаря. И мы видимъ, что мѣры правительства направлены были, главнымъ образомъ, на пустынное до XVIII вѣка Заволжье и отчасти на прилегающіе къ нагорному берегу Волги уѣзды Саратовской губерніи.

Въ царствованіе Екатерины II, въ Заволжьѣ, по р. Иргизу, были поселены зарубежные раскольники, которымъ разрѣшено было возвратиться въ Россію; въ то же царствованіе вызваны

были иностранные колонисты, разселенные въ предѣлахъ Николаевскаго и Новоузенскаго уѣздовъ и отчасти по правую сторону р. Волги, въ Камышинскомъ уѣздѣ.

Въ концѣ XVIII вѣка здѣсь образовано нѣсколько слободъ, населенныхъ малороссами, вызванными правительствомъ для перевозки эльтонской соли на волжскія пристани, и въ 1854 году поселены въ Новоузенскомъ уѣздѣ менониты, образовавшіе 9 колоній, представляющихъ нынѣ замѣчательную картину культурнаго хозяйства, веселой цвѣтущей и довольной жизни среди бѣдной и однообразной природы края.

Дальнѣйшая колонизація совершается нынѣ путемъ переселенія крестьянъ изъ малоземельныхъ губерній на казенныя земли, продаваемыя при посредствѣ крестьянскаго поземельнаго банка.

Уральское казачье войско. Во второй половинѣ XVI вѣка, когда въ Заволжскомъ краѣ кочевали еще остатки грозной Золотой Орды, въ устьяхъ Урала, называвшагося тогда Яикомъ, появились „вольные люди—казаки“. Недалеко отъ этихъ устьевъ лежалъ городъ Сарайчикъ — столица самаго сильнаго и богатаго татарскаго улуса—ногайцевъ. Городъ этотъ, славившійся своею обширною торговлею съ Востокомъ, сдѣлался добычей казаковъ, которые, разрушивъ и разграбивъ его въ 1580 году, поднялись вверхъ по р. Яику и построили около нынѣшняго Уральска Яицкій городокъ. Этотъ городокъ сталъ кошемъ новаго яицкаго казачьяго войска.

Новая община стала скоро увеличиваться переселенцами: казаки съ Дона, татары съ Кубани, вольные люди изъ Приволжскихъ городовъ, бродяги и бѣглые крестьяне составили ядро яицкаго войска. Въ ту пору казачество привлекало многихъ. Вольная-волюшка, да легкая пожива, да широкій разгулъ на всѣ четыре стороны манили къ себѣ помышленія русскаго человѣка. Здѣсь не было, ни старостъ губныхъ, ни воеводъ лихоимцевъ, ни бояръ-вотчинниковъ и рабовладѣльцевъ; здѣсь всякій былъ самъ себѣ господинъ. Полная свобода, общее равенство, выборное начало характеризуютъ, подобно всякой казачьей общинѣ, главныя черты устройства новаго поселенія. Войсковой атаманъ былъ только исполнителемъ воли народной, эсаулы—его помощники. Казачьи

круги, куда народъ призывался колокольнымъ звономъ и гдѣ рѣшались всѣ общественные вопросы, обыкновенно происходили на площади или у атаманскаго дома и отличались необыкновенною простотою формы. Дѣло объяснялось собравшимся казакамъ, предлагалось на ихъ рѣшеніе словомъ *любо-ль* или *не любо?* и, соображаясь съ приговоромъ, приводилось въ исполненіе или отмѣнялось. Презирая и избѣгая всякія письменныя постановленія казаки довольствовались коренными обычаями донского войска, которые примѣняли и измѣняли сообразно новой мѣстности и новымъ условіямъ. Право суда и расправы принадлежало также народу и приговоры произносились всѣмъ войскомъ; преступленіями считались только поступки, которые наносили вредъ или самой общинѣ, или кому нибудь изъ ея членовъ; наприм., за измѣну, трусость, воровство, убійство полагалась смерть; но совершенныя внѣ общины надъ лицами посторонними, они не считались преступленіемъ и не влекли за собою наказанія.

Владѣніе всѣми войсковыми угодьями и богатствами было общинное, хотя не исключало и собственности имущественной, частной [1]).

Получивъ въ свое полное распоряженіе рѣку Яикъ, казаки завели на ней обширное рыболовство, осѣли станицами вдоль рѣки до самаго моря и образовали сильный оплотъ государства на восточной его границѣ отъ нашествія кочевыхъ племенъ.

Значительная часть былыхъ вольностей казаками утрачена, прежнее ихъ названіе замѣнено новымъ, время и новыя условія жизни измѣнили многое въ казацкомъ быту, но и донынѣ бытъ этотъ сохраняетъ еще много такихъ особенностей, которыя нигдѣ болѣе не встрѣчаются.

Площадь и населеніе района дороги.

Площадь, входящая въ районъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги, составляетъ около 195.000 квадрат. верстъ, съ населеніемъ около 8.600.000 душъ обоего пола.

Населеніе состоитъ почти сплошь изъ великоруссовъ и только въ предѣлахъ губерній Саратовской, Самарской и Астраханской встрѣчаются слободы, деревни и села, населенныя малороссами,

---

[1]) А. Рябининъ. Уральское казачье войско, т. I, стр. 7–8.

иностранными колонистами и татарами; въ Астраханской губерніи, кромѣ осѣдлаго населенія, живутъ полукочевые инородцы: киргизы и калмыки.

Поверхность. Рельефъ мѣстности, по которой проходятъ линіи Рязанско-Уральской дороги, имѣетъ въ общемъ равнинный характеръ, переходящій въ Заволжской части въ сплошную низменность, постепенно понижающуюся къ Каспійскому морю и достигающую въ южной части не только нулевыхъ, но въ рѣчныхъ долинахъ даже отрицательныхъ отмѣтокъ надъ уровнемъ океана.

Небольшая холмистость встрѣчается лишь въ окрестностяхъ г. Смоленска, расположенныхъ на Валдайскомъ плоскогорьѣ великой русской равнины, а значительные холмы попадаются только въ немногихъ мѣстахъ, въ области прохожденія отроговъ Уральскихъ горъ, или такъ называемыхъ „сыртовъ". Одна вѣтвь этихъ отроговъ идетъ съ сѣвера на югъ по правому берегу Волги, отступая у Саратова отъ берега и огибая полукругомъ городъ, а другая пересѣкаетъ Покровско-Уральскую линію между станціями Озинки и Семиглавый-Маръ и тянется до береговъ Узеней.

Водораздѣлы многочисленныхъ рѣкъ нарушаютъ однообразіе равнины, а значительные овраги придаютъ ей во многихъ мѣстахъ сильно расчлененный и сложный рельефъ.

Климатъ всего района дороги, не исключая и мѣстъ, прилегающихъ къ Каспійскому морю,—континентальный. Въ мѣстности отъ Смоленска до Волги не наблюдается особенно рѣзкихъ уклоненій отъ обычныхъ для Центральной Россіи климатическихъ условій, характеризующихся неравномѣрностью распредѣленія температуры по временамъ года, рѣзкостью переходовъ и значительной измѣнчивостью. Средняя годовая температура здѣсь колеблется въ предѣлахъ отъ + 4,4 до + 4,9 и годовое количество осадковъ — отъ 639 до 462; по мѣрѣ удаленія отъ запада къ востоку количество осадковъ уменьшается и параллельно съ этимъ идетъ пониженіе зимнихъ и повышеніе лѣтнихъ температуръ. Границей перелома климатическихъ условій дороги слу-

Научная библиотека НАРКОМТОРГ СССР

житъ рѣка Волга; за нею количество осадковъ рѣзко уменьшается, и также рѣзко повышается лѣтняя и падаетъ зимняя температура.

	Среднія температуры.		
	Января.	Іюля.	Всего года.
Смоленскъ	— 10,0	+ 18,8	+ 4,7
Скопинъ	— 10,7	+ 20,3	+ 4,4
Орелъ	— 10,4	+ 20,1	+ 4,9
Ефремовъ.	— 11,1	+ 20,2	+ 4,6
Москва.	— 12,0	+ 19,1	+ 4,5
Тамбовъ	— 11,9	+ 20,5	+ 4,8
Пенза	— 11,9	+ 20,5	+ 4,4
Сердобскъ	— 11,3	+ 20,2	+ 4,9
Саратовъ	— 11,2	+ 22,6	+ 6,0
Камышинъ	— 10,9	+ 24,2	+ 6,6
Малый Узень . . .	— 13,4	+ 23,8	+ 6,9
Уральскъ	— 13,3	+ 19,8	+ 5,0
Астрахань	— 7,5	+ 25,0	+ 9,3

Для характеристики климатическихъ условій Заволжскаго района можно указать, что, судя по направленію зимнихъ изохименъ и лѣтнихъ изотермъ, — зимы Николаевска и Уральска столь же суровы, какъ зимы Архангельска, зимы Царева Астраханской губ. не мягче зимъ Калуги, а зимы Енотаевска почти таковы же, какъ зимы Полтавы, Могилева и Пернова.

Лѣто Саратова подходитъ къ лѣту Харькова, Полтавы и Бессарабской губерніи, лѣто окрестностей Баскунчакскаго озера приближается по температурѣ къ лѣту Екатеринодара и Черноморско-Кавказскаго побережья, а лѣто Астрахани — къ температурѣ Закавказья.

Среднее количество атмосферныхъ осадковъ, выпадающихъ въ теченіе года, по наблюденіямъ въ различныхъ пунктахъ района дороги и смежныхъ съ нимъ мѣстахъ, представляется слѣдующимъ:

	Годовое количество осадковъ въ мм.
Смоленскъ	639
Москва	538
Орелъ	539
Тамбовъ	512
Пенза	476
Сердобскъ	462
Саратовъ	379
Камышинъ	366
Николаевскъ	335
Уральскъ	289
Малый Узень	272
Александровъ-Гай	279
Астрахань	156

Данныя эти показываютъ, что сухость климата возрастаетъ по мѣрѣ удаленія отъ Смоленска къ Волгѣ, а за Волгой, при уменьшающемся количествѣ осадковъ и возрастающей лѣтней температурѣ, влаги часто оказывается недостаточно для роста хлѣбовъ и травъ.

Случайность распредѣленія осадковъ въ маѣ и іюнѣ обыкновенно рѣшаетъ судьбу урожая во всемъ районѣ дороги и въ особенности за Волгой.

Почва района дороги—неоднородна. Преобладающимъ типомъ почвы является болѣе или менѣе тучный черноземъ, залегающій на очень большихъ пространствахъ въ предѣлахъ губерній: Тульской, Рязанской, Орловской, Тамбовской, Саратовской и Пензенской; въ губерніяхъ Московской, Калужской и Смоленской распространены суглинки и супеси; въ Самарской губерніи, въ Новоузенскомъ уѣздѣ сплошь и въ Николаевскомъ на половину буроватыя почвы и шоколадный черноземъ; въ Уральской области—шоколадный черноземъ, каштановые и свѣтлобурые суглинки и въ Астраханской—свѣтлобурые и каштановые супеси и пески, переходящіе въ барханы.

Растительность. Крупныя лѣсныя пространства, образующія „лѣсной районъ" дороги, сосредоточены между Бѣлевомъ и Смо-

ленскомъ, по рѣкамъ Окѣ, Днѣпру и ихъ притокамъ; въ остальной части обслуженнаго дорогою края лѣсныя площади также лежатъ по системамъ рѣкъ: Дона, Оки, Цны, Вороны, Хопра, Медвѣдицы, Терешки, Иловли и др. Въ Заволжьѣ лѣса встрѣчаются по р. Иргизу, въ поймѣ р. Ахтубы и большая лѣсная площадь въ сравнительно недавнее время образовалась въ Букеевской Ордѣ, среди Нарынскихъ песковъ.

Занятія населенія. Основнымъ занятіемъ населенія всего района дороги, за исключеніемъ полосы, прилегающей къ Каспійскому морю, и подмосковныхъ мѣстъ, служитъ земледѣліе. Находится оно на невысокой ступени развитія и направлено всецѣло на производство зерновыхъ хлѣбовъ. Полеводство ведется въ общемъ почти исключительно при трехпольной системѣ, въ большинствѣ случаевъ безъ удобренія, но первобытную соху уже вытѣснилъ плугъ и техника обработки земли, видимо, совершенствуется. Во многихъ изъ владѣльческихъ хозяйствъ давно практикуется травосѣяніе и сопутствующіе ему сѣвообороты. Въ Заволжскомъ районѣ сохранилась еще залежная система, смѣняемая въ настоящее время трехпольемъ и пестропольемъ.

По роду культуръ, районъ дороги дѣлится такъ: пшеницы преобладаютъ въ Самарской и Саратовской губерніяхъ; въ остальныхъ губерніяхъ преобладаетъ рожь и овесъ. Саратовская губернія является наиболѣе крупнымъ въ Россіи центромъ культуры подсолнечника, который здѣсь же переработывается въ подсолнечное масло. Въ Тамбовской и Рязанской губерніяхъ получило значительное развитіе **табаководство.**

Изъ другихъ отраслей хозяйства развиты: **садоводство**, существующее повсемѣстно, но наиболѣе распространенное въ предѣлахъ Смоленской, Калужской, Тульской, Рязанской, Саратовской, Самарской и Астраханской губерній; **огородничество и бахчеводство**, имѣющія промышленное значеніе подъ Москвой, около Рязани, Саратова и въ предѣлахъ Астраханской губерніи; **птицеводство**, составляющее довольно видную отрасль хозяйства у крестьянъ и частныхъ владѣльцевъ почти во всемъ районѣ.

Въ прикаспійской полосѣ главнымъ занятіемъ населенія служитъ **скотоводство и рыболовство**; важное значеніе эти отрасли

хозяйства имѣютъ въ предѣлахъ Уральскаго казачьяго войска а, скотоводство—во всемъ заволжскомъ районѣ дороги и въ южной части Саратовской губерніи, въ районѣ линіи Балашовъ-Камышинъ. Въ остальномъ районѣ скотъ держится преимущественно для хозяйственныхъ надобностей; породистыя молочныя стада и овцеводство сохранились еще во многихъ частновладѣльческихъ хозяйствахъ, но значительное развитіе молочнаго хозяйства наблюдается только въ районахъ Богоявленско-Московской и Смоленской линій.

Свиноводство, представляющее наиболѣе доступную для крестьянскихъ хозяйствъ отрасль животноводства, распространено повсемѣстно; въ отдѣльныхъ районахъ, въ предѣлахъ Тамбовской и Саратовской губерній, оно развивается количественно и улучшается качественно, чему способствуютъ устроенныя англичанами свинобойни, предъявляющія большой спросъ на свиней, въ особенности хорошихъ породъ.

Экономическій бытъ населенія.

Обработка земли, служащая главнымъ источникомъ благосостоянія населенія всего района, гдѣ сельское хозяйство является основнымъ промысломъ, давно уже не даетъ населенію такого дохода, который былъ бы достаточенъ для удовлетворенія всѣхъ нуждъ и для исправнаго взноса повинностей.

Для сужденія о степени народнаго благосостоянія, поступленіе окладныхъ сборовъ за длинный періодъ является весьма существеннымъ, такъ какъ довольно вѣрно выражаетъ платежную способность, а слѣдовательно и мѣру зажиточности населенія. Разсмотрѣніе этихъ данныхъ выясняетъ, что населеніе края, обслуженнаго линіями Рязанско-Уральской желѣзной дороги, начиная съ 1880-хъ годовъ, оказалось не въ состояніи вносить полностью казенные сборы и впало въ громадную недоимочность, которая въ теченіе свыше 20 лѣтъ постоянно и быстро росла. Правительство изслѣдовало этотъ угрожающій упадокъ платежной способности населенія и пришло къ такому выводу:

«Надѣлъ измельчалъ и не только не удовлетворяетъ всѣмъ потребностямъ крестьянина, но при низкомъ уровнѣ земледѣлія часто не обезпечиваетъ даже одного продовольствія. Въ зависимости отъ этого, какъ бы ни было низко обложеніе земли, сборы доходами отъ земли не покрываются: доходы цѣликомъ уходятъ на удовлетвореніе другихъ потребностей первой

необходимости. Для уплаты сборовъ остается лишь другой источникъ— заработокъ. Но этотъ источникъ, хотя и возрастаетъ, но видимо не наравнѣ съ ростомъ потребностей и увеличеніемъ нужды въ деньгахъ. Отсюда—слабая платежная способность и слабое поступленіе сборовъ» [1]).

На ряду съ этою общею причиною на экономическій бытъ населенія вліяла и частная, именно крупные и повторные недороды хлѣбовъ.

Насколько эти недороды были тяжелы показываютъ слѣдующія данныя о продовольственныхъ ссудахъ и задолженности населенія по продовольственнымъ долгамъ, извлеченныя изъ книги А. С. Ермолова „Наши неурожаи и продовольственный вопросъ" (ч. II, стр. 4—9 и 26—28).

ГУБЕРНІИ.	Число лѣтъ полученія продовольственной помощи за 43-хъ лѣтній періодъ съ 1866 по 1908 г.	За 18 лѣтній періодъ съ 1891 по 1908 г. выдано на продовольствіе.	Задолженность населенія по продовольств. долгамъ на 1 января 1909 г.
Самарская	19	64.473.000 р.	35.938.600 р.
Саратовская	15	60.709.000 „	28.732.300 „
Тамбовская	10	27.561.000 „	15.544.300 „
Тульская	9	24.755.000 „	14.837.500 „
Пензенская	18	24.495.000 „	13.870.300 „
Орловская	11	16.920.000 „	11.424.100 „
Рязанская	7	16.544.000 „	8.743.700 „
Калужская	7	1.802.000 „	2.798.900 „
Смоленская	10	1.718.000 „	3.556.400 „
Астраханская	4	110.000 „	467.400 „
		239.087.000 р.	135.913.500 р.

Въ результатѣ взаимодѣйствія отмѣченныхъ общей и частной причинъ, благосостояніе населенія въ краѣ, обслуженномъ линіями Рязанско-Уральской желѣзной дороги, въ теченіе длиннаго ряда лѣтъ, ухудшалось, что наглядно подтверждается картограммой, составленной „Высочайше учрежденной 16 Ноября 1901 г. Коммиссіей по изслѣдованію вопроса о движеніи съ 1861 г. по 1900 г. благосостоянія сельскаго населенія среднеземледѣльческихъ губерній, сравнительно съ другими мѣстностями Европейской Россіи".

[1]) Матеріалы Высоч. учрежд. 16 Ноября 1901 г. коммиссіи по изслѣд. вопроса о движ. съ 1861 г. по 1900 г. благосост. сельск. насел. среднеземледѣльч губерн., сравнительно съ друг. мѣстност. Европейской Россіи, ч. III, стр. 277.

Степень движенія благосостоянія крестьянскаго хозяйства по губерніямъ, сравнительно съ среднимъ движеніемъ его по Европейской Россіи, за 1861–1900 г. г.

Ос. Калгуевъ
Оз. Энаръ
Улеаборгъ
Ваза
Куопіо
С. Михель
Тавастгусъ
Або
Гельсингфорсъ
Выборгъ
Аландскія Ов.
Петрозаводскъ
Архангельскъ
Онега
С. Двина
Мезень
Печора
Вычегда
Сухона
Вологда
Ревель
С. Петербургъ
Оз. Чудское
Новгородъ
Псковъ
Ярославль
Кострома
Вятка
Пермь
Кама
Вятка
Митава
Рига
З. Двина
Ковно
Нѣманъ
Тверь
Владиміръ
Волга
Казань
Бѣлая
Уфа
Сувалки
Вильно
Витебскъ
Москва
Ниж.-Новгородъ
Ломжа
Гродно
Смоленскъ
Ока
Минскъ
Калуга
Рязань
Симбирскъ
Самара
Урал
Сѣдлецъ
Могилевъ
Тула
Пенза
Оренбургъ
Бугъ
Припять
Орелъ
Тамбовъ
Люблинъ
Десна
Черниговъ
Саратовъ
Волга
Уральскъ
Курскъ
Воронежъ
Житоміръ
Урал
Кіевъ
Днѣпръ
Полтава
Каменецъ-Подольскъ
Харьковъ
Днѣстръ
Бугъ
Екатеринославль
Волга
Донъ
Кишиневъ
Херсонъ
Новочеркаскъ
Астрахань
Симферополь
Екатеринодаръ
Ставрополь
Кума
Кубань
Терекъ

Лит. Н. Евстифѣева С.П.Б.

Движеніе благосостоянія крестьянскаго хозяйства:



Экономическій упадокъ не могъ не отразиться на доходности построенныхъ въ этомъ краѣ линій; вліяніе этого упадка сказывалось сильнѣе тамъ, гдѣ онъ былъ интенсивнѣе, а сумма убытковъ желѣзной дороги была тѣмъ значительнѣе, чѣмъ больше ея линій пролегало въ губерніяхъ съ ослабленнымъ хозяйствомъ.

Линіи же распредѣлились именно такъ, что наибольшее ихъ протяженіе приходится на мѣстности съ наиболѣе рѣзко выраженнымъ хозяйственнымъ упадкомъ.

Протяженіе линій по губерніямъ:

въ Саратовской губерніи	1114.35	верстъ.
„ Самарской „	661.44	„
„ Тамбовской „	574.24	„
„ Рязанской „	457.37	„
„ Астраханской „	425.57	„
„ Тульской „	309.90	„
„ Калужской „	160.69	„
„ Смоленской „	120.12	„
„ Уральской области	108.44	„
„ Московской губерніи	101.31	„
„ Пензенской „	49.41	„
„ Орловской „	34.67	„

Экономическій подъемъ края

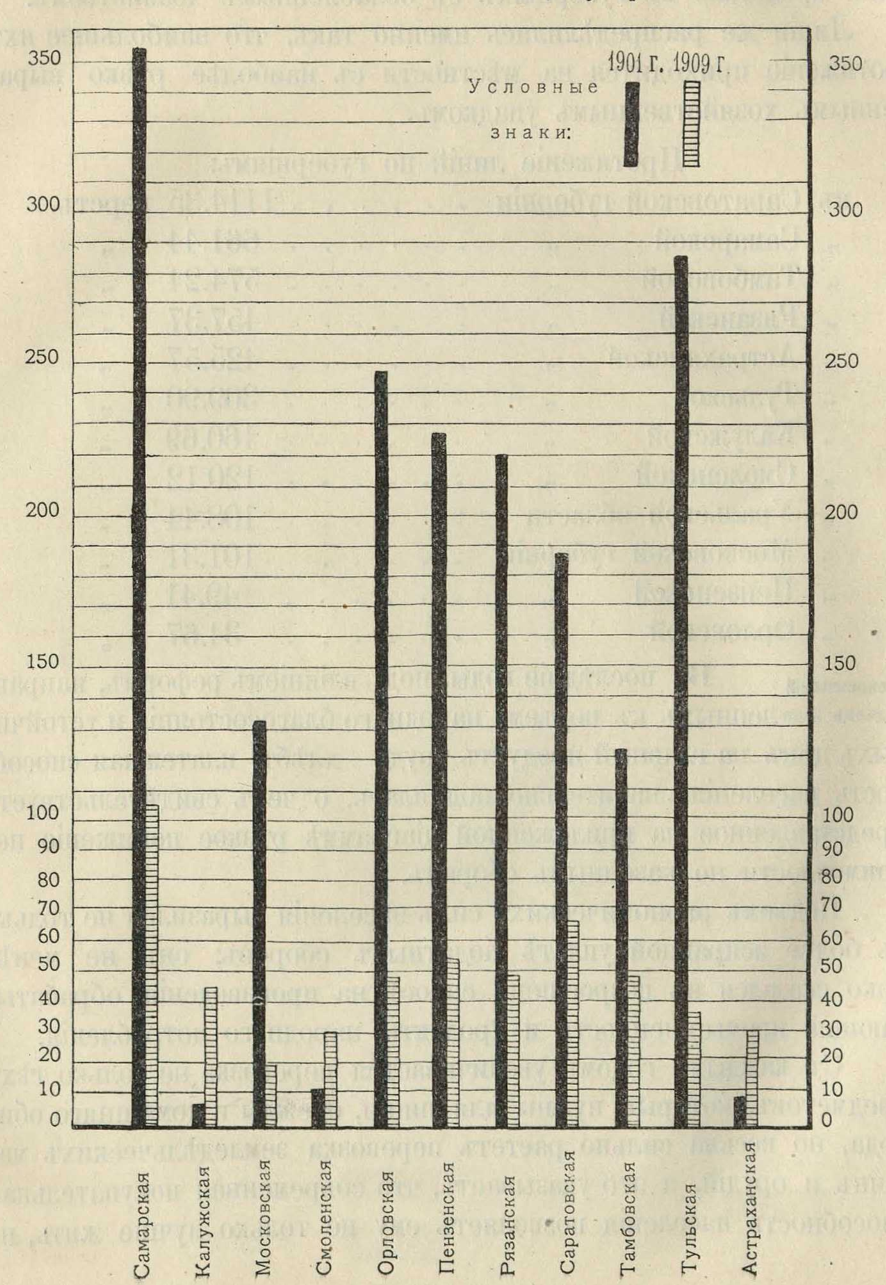
Въ послѣдніе годы, подъ вліяніемъ реформъ, направленныхъ къ подъему народнаго благосостоянія и устойчивыхъ цѣнъ на главный продуктъ труда—хлѣбъ, платежная способность населенія значительно поднялась, о чемъ свидѣтельствуетъ представленное на приложенной діаграммѣ рѣзкое пониженіе недоимочности по казеннымъ сборамъ.

Подъемъ экономическихъ силъ населенія выразился не только въ болѣе исправной уплатѣ податныхъ сборовъ; онъ не менѣе ярко сказался въ возросшемъ спросѣ на произведенія обрабатывающей промышленности и продукты народнаго потребленія.

Съ каждымъ годомъ увеличивается перевозка не только тѣхъ предметовъ, которые нужны для пищи, одежды и домашняго обихода, но весьма сильно растетъ перевозка земледѣльческихъ машинъ и орудій, а это указываетъ, что современная покупательная способность населенія позволяетъ ему не только лучше жить, но

и затрачивать средства на усовершенствованіе техники земледѣлія. чѣмъ закладывается основа для прочныхъ успѣховъ въ будущемъ.

Недоимка въ концѣ года всѣхъ сборовъ въ $^0/_0{}^0/_0$ къ окладнымъ платежамъ по губерніямъ.



Вліяніе желѣзной дороги.

Оказанное Рязанско-Уральскою желѣзною дорогою вліяніе на экономическое возрожденіе обслуженнаго ею края и на развитіе въ немъ промышленной и торговой дѣятельности было весьма значительнымъ и разнообразнымъ. Оно сказалось въ первое же десятилѣтіе послѣ открытія новыхъ линій и на него Министромъ Финансовъ было обращено вниманіе Государственнаго Совѣта при обсужденіи вопроса о преимуществахъ частнаго или казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Отмѣчая бо́льшую способность частныхъ дорогъ приспособляться къ нуждамъ прорѣзываемыхъ ими районовъ и влiять на подъемъ коммерческой дѣятельности населенія, Министръ Финансовъ указывалъ на „примѣръ быстраго коммерческаго развитія, подъ вліяніемъ усилій частной дороги, наблюдаемый въ оживленіи г. Саратова, торговые обороты коего, съ передачею казною Саратовской желѣзной дороги Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги, увеличились въ нѣсколько разъ, при общемъ оживленіи всего прорѣзаннаго дорогами Общества района“ [1]).

Вліяніе желѣзной дороги въ наиболѣе наглядной формѣ сказалось на ростѣ обслуженныхъ ею городовъ и на образованіи при станціяхъ новыхъ поселеній, число которыхъ съ каждымъ годомъ увеличивается. Многія изъ этихъ поселеній стали уже значительными центрами торговой и промышленной дѣятельности для обширныхъ районовъ. Примѣровъ такого вліянія желѣзной дороги приведено въ книгѣ не мало.

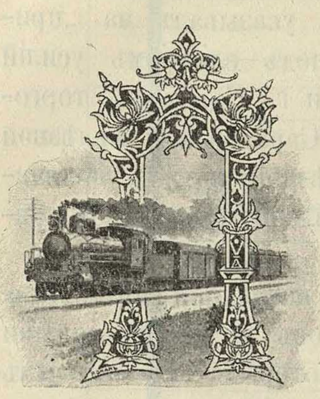
---

[1]) Наша желѣзнодор. политика по документ. Комит. Министр., т. 4, ст. 13.

ИСТОРІЯ ДОРОГИ.

I.

Рязанско-Козловская линія.



ервымъ звеномъ рельсовыхъ линій, составляющихъ предпріятіе Рязанско-Уральскаго Общества, явилась Рязанско-Козловская желѣзная дорога. Изъ этого звена, составлявшаго всего 198 верстъ, образовалось путемъ слиянія съ нимъ Козлово-Саратовской линіи, составившейся изъ бывшихъ земскихъ дорогъ Тамбовско-Козловской и Тамбовско-Саратовской, и постройки нѣсколькихъ новыхъ линій и вѣтвей предпріятіе, имѣющее нынѣ 4118 верстъ.

Исторія сооруженія входящихъ въ это предпріятіе желѣзныхъ дорогъ не лишена общаго интереса, такъ какъ рисуетъ въ полномъ объемѣ ходъ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи и отражаетъ тѣ основные взгляды правительства и населенія, которые возникли и исчезли въ длинный рядъ лѣтъ съ 1859 до послѣдняго времени и являлись рѣшающими въ разные періоды: она знакомитъ насъ съ періодомъ постройки концессіоннымъ способомъ, черезъ частныя желѣзнодорожныя общества, или отдѣльныхъ предпринимателей; съ періодомъ—увлеченія желѣзнодорожнымъ строительствомъ земствъ и городовъ и, наконецъ, съ періодомъ—развитія сѣти въ желательныхъ правительству направленіяхъ черезъ посредство существовавшихъ уже богатыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Начало предпріятію положено Павломъ Григорьевичемъ фонъ-Дервизъ.

П. Г. фонъ-Дервизъ, вѣрнѣе фонъ-деръ-Визе, былъ сынъ директора Гатчинскаго сиротскаго института. Талантливый и предпріимчивый, онъ вначалѣ не обладалъ крупными капиталами, но благопріятное стеченіе обстоятельствъ помогло ему сдѣлаться однимъ изъ богатѣйшихъ строителей желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Первымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ П. Г. фонъ-Дервиза была полученная имъ въ 1859 году, совмѣстно съ другими предпринимателями, концессія на постройку желѣзной дороги отъ Москвы до Саратова черезъ Рязань и Моршанскъ, съ вѣтвью на Пензу. Собрать капиталъ на постройку этой линіи не удалось и она была доведена только до Рязани.

Въ то время вся русская желѣзнодорожная сѣть состояла изъ линій: Царскосельской, Петербурго-Московской, Петербурго-Варшавской и Варшавско-Вѣнской, Московско-Нижегородской, Риго-Динабургской, Волго-Донской, Грушевской, Московско-Сергіевской и Московско-Рязанской. Общее протяженіе всѣхъ этихъ линій къ концу 1863 года составляло всего—3254 версты.

Нужда въ постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ была такъ велика, что правительство предоставляло предпринимателямъ чрезвычайныя льготы, лишь бы достигнуть осуществленія необходимыхъ государству дорогъ, но это долго не удавалось.

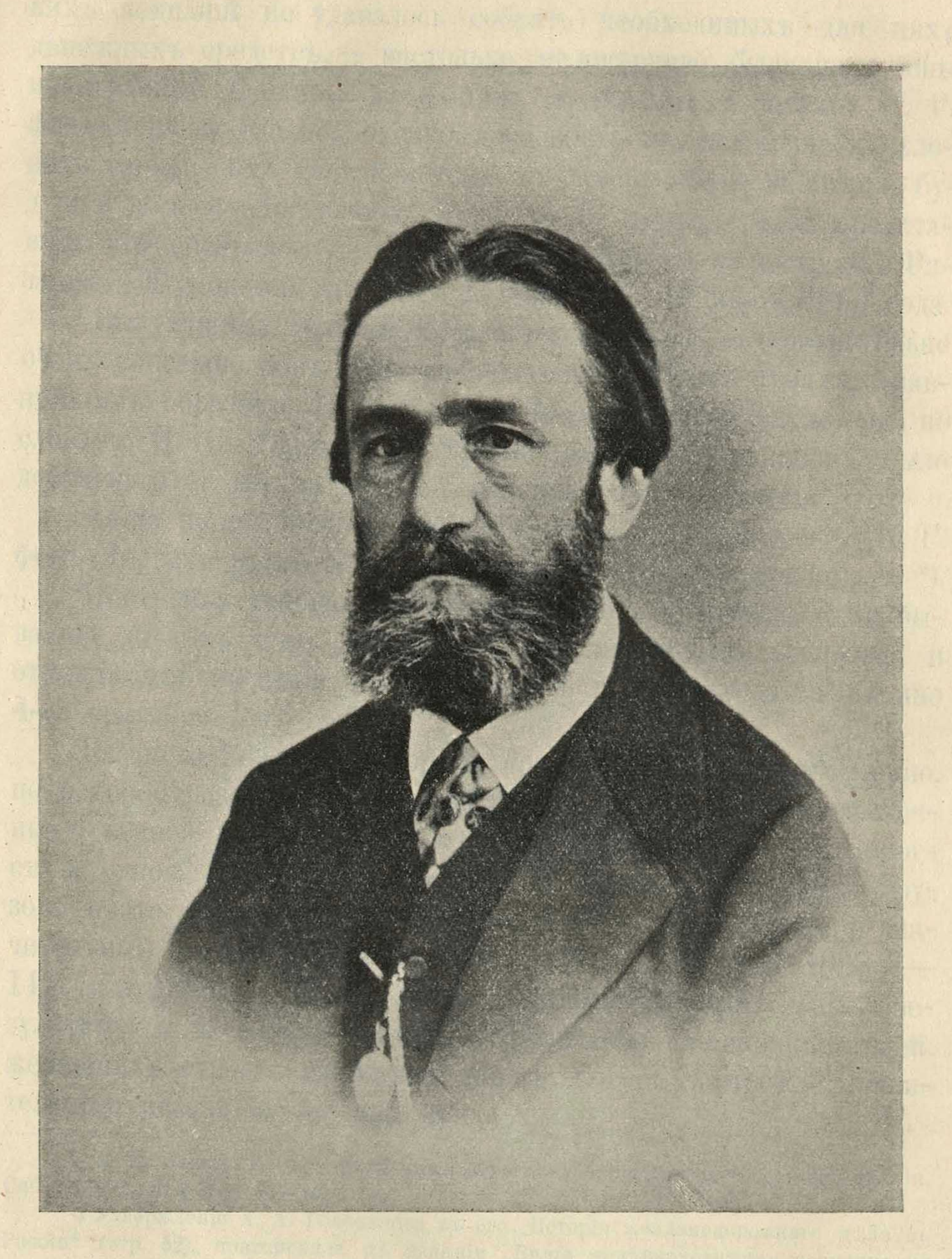
Въ концѣ 1863 года П. Г. фонъ-Дервизъ возбудилъ ходатайство о предоставленіи ему постройки желѣзной дороги отъ Рязани до Саратова, но не черезъ Моршанскъ, какъ первоначально предполагалось, а черезъ Козловъ и Тамбовъ, и предлагалъ построить въ первую очередь участокъ отъ Рязани до Козлова на капиталъ, который обязывалась доставить англійская компанія, образованная бывшимъ великобританскимъ министромъ въ Индіи, Ленгомъ. Компанія эта требовала безусловной гарантіи правительства, т. е. уплаты ежегодно опредѣленнаго процента на капиталъ, внѣ зависимости отъ того, будетъ ли впослѣдствіи дорога приносить доходъ и какой именно. Такъ какъ требованіе это было равнозначуще постройкѣ дороги на средства, добытыя путемъ заграничнаго займа, что, по обстоятельствамъ того времени,

признавалось неудобнымъ, то предложеніе П. Г. фонъ-Дервиза было отклонено. Такая неудача не остановила, однако, предпринимателя: годъ спустя П. Г. фонъ-Дервизъ возобновилъ ходатайство объ осуществленіи Рязанско-Козловской дороги, но на другихъ условіяхъ. На этотъ разъ онъ предлагалъ учредить общество въ Россіи, собравъ капиталъ частью въ Англіи, частью въ Германіи; съ этою последнею цѣлью акціи компаніи предполагалось выпустить въ англійской валютѣ, а облигаціи—въ прусской. Размѣръ акціонернаго капитала былъ опредѣленъ въ 782.500 фунт. стерл., а облигаціоннаго—въ 10.800.000 прусскихъ талеровъ; этому капиталу, по переводѣ его на русскую валюту, соотвѣтствовала, при длинѣ линіи въ 197 верстъ, поверстная стоимость сооруженія въ 75.965 руб. мет. или по курсу того времени 91.158 р. кредитн. На такой капиталъ испрашивалась гарантія 5% дивиденда и $^{1}/_{20}$% погашенія на срокъ въ 81 годъ, на который предоставлялась концессія.

При обсужденіи дѣла первоначальная расцѣнка стоимости постройки дороги весьма существенно измѣнилась. П. Г. фонъ-Дервизъ въ своей брошюрѣ „Русскія желѣзныя дороги“ (Прибавленіе къ № 284 „Москов. Вѣдом.“ 1865 г.), говоритъ, что

«основной смѣтою на постройку Рязанско-Козловской жел. дор., разсмотрѣнною во всѣхъ инстанціяхъ министерства путей сообщенія, стоимость каждой версты дороги опредѣлена въ 67.650 руб. Впослѣдствіи по требованію того-же министерства, расчетъ передѣланъ и поверстная стоимость дороги (не включая расхода на уплату по бумагамъ Общества во время постройки дороги) опредѣлилась въ 60.534 рубля“.

Хотя П. Г. фонъ-Дервизъ зарекомендовалъ себя въ глазахъ правительства еще со времени осуществленія Московско-Рязанской линіи, какъ надежный предприниматель, но тѣмъ не менѣе, по Высочайшему повелѣнію, отъ него, еще до разсмотрѣнія дѣла въ Комитетѣ Министровъ, было потребовано предварительное удостовѣреніе въ томъ, что всѣ бумаги будущаго общества размѣщены. Это Высочайшее повелѣніе вызвано было рядомъ неудачъ, постигавшихъ всѣ частныя желѣзнодорожныя компаніи, возникавшія за время съ 1860 по 1865 г.г. (за исключеніемъ одной лишь Динабурго-Витебской дороги). Несмотря даже на даруемыя имъ чрезвычайныя преимущества, большинству та-



Павелъ Григорьевичъ фонъ-Дервизъ.

кихъ компаній не удавалось собрать необходимыхъ для нихъ денежныхъ средствъ, — настолько недовѣрчиво были настроены иностранные банкиры къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ. П. Г. фонъ-Дервизу удалось, однако, поколебать это недовѣріе и склонить германскихъ капиталистовъ къ пріобрѣтенію облигацій будущей дороги. Достигнувъ этого, П. Г. фонъ-Дервизъ представилъ потребованное удостовѣреніе и концессія на постройку Рязанско-Козловской жел. дороги была дана 12 марта 1865 года.

Выпущенныя облигаціи были реализованы въ сравнительно очень короткій срокъ, при посредствѣ банкировъ-мѣнялъ, главнѣйшимъ образомъ, Берлинской и Франкфуртской биржъ, но, по словамъ И. С. Бліоха, „содѣйствіе этихъ посредниковъ было достигнуто за весьма дорогія, платимыя имъ коммиссіи“ [1]).

Акціи на англійскомъ рынкѣ реализовать не удалось и П. Г. фонъ-Дервизъ размѣстилъ ихъ среди русскихъ капиталистовъ [2]).

Постройку дороги П. Г. фонъ-Дервизъ произвелъ съ небывалою до тѣхъ поръ быстротою: вся линія была построена и открыта для движенія менѣе, чѣмъ въ полтора года, а именно 4-го сентября 1866 года [3]).

Рязанско-Козловская дорога прошла по тому направленію, по которому издавна шелъ главный гужевой путь изъ юго-восточныхъ степей въ Москву. Замѣнивъ собою этотъ путь, дорога стала одною изъ самыхъ первыхъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ и это обезпечило ей съ перваго-же года эксплоатаціи значительный доходъ, составившій въ 1867 г.—6,7%, въ 1868 г.—14,5% и 1869 г.—18,1% на акціонерный капиталъ. Такой результатъ далъ сильный толчекъ появленію предпринимателей, желавшихъ строить желѣзныя дороги, которыхъ прежде правительство искало, но не находило.

---

1) И. С. Бліохъ. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи, Спб., 1878 г., т. I, стр. 14—15.

2) Утвержденіе А. А. Головачева въ его „Исторіи желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи“ (стр. 52), повторенное въ изданіи „Наша желѣзнодорожная политика по документамъ Комитета Министровъ“ (т. I, стр. 164), что оплаты акцій не потребовалось и онѣ остались въ рукахъ П. Г. фонъ-Дервиза, какъ чистый барышъ отъ предпріятія, оказывается неосновательнымъ, такъ какъ изъ отчета видно, что весь акціонерный капиталъ былъ израсходованъ на постройку линіи.

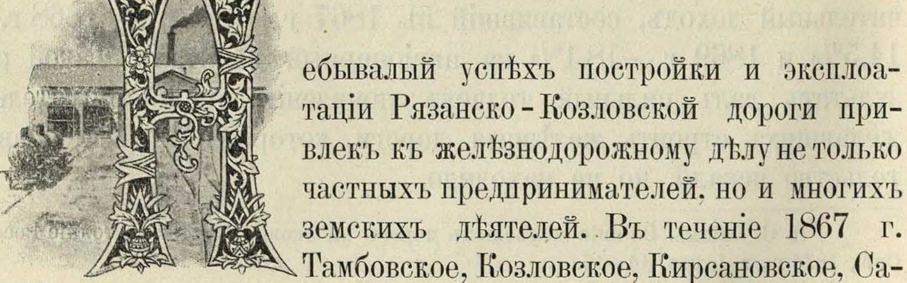
3) Наша желѣзнодор. полит. по докум. Комит. Министр. 1902 г., т. I, стр. 160—165.

Выгодные результаты сооруженія Рязанско-Козловской жел. дороги, по словамъ академика И. И. Янжула, „положили начало той спекулятивной желѣзнодорожной горячкѣ, которую пережило наше отечество въ 60 и 70 годахъ прошлаго столѣтія и которая служила у насъ отголоскомъ подобной-же горячки, охватившей всю Европу на 15—20 лѣтъ ранѣе“. [1]).

Въ первые годы по открытіи Рязанско-Козловской жел. дор., грузы къ ней подвозились съ разстоянія до 150—200 верстъ[2]) и количество грузовъ было такъ велико, что справиться съ ними дорога не могла. Жалобы на это дошли до свѣдѣнія Государя и онъ приказалъ изслѣдовать дѣло, возложивъ эту задачу на товарища Министра Путей Сообщенія, гр. В. А. Бобринскаго. Результатомъ изслѣдованія гр. В. А. Бобринскаго, признавшаго необходимымъ усиленіе дороги, съ выдачею на это изъ казенныхъ средствъ ссуды [3]), явилось устройство второго пути на Рязанско-Козловской линіи. Второй путь былъ открытъ 1-го іюня 1870 года, и съ той поры Рязанско-Козловская дорога стала одной изъ самыхъ сильныхъ по своей пропускной способности.

II.

Тамбовско-Козловская линія.



Небывалый успѣхъ постройки и эксплоатаціи Рязанско-Козловской дороги привлекъ къ желѣзнодорожному дѣлу не только частныхъ предпринимателей, но и многихъ земскихъ дѣятелей. Въ теченіе 1867 г. Тамбовское, Козловское, Кирсановское, Саратовское земства устраиваютъ комитеты и посылаютъ своихъ уполномоченныхъ хлопотать о разрѣшеніи постройки дороги отъ

1) И. И. Янжулъ. Основн. нач. финанс. науки., Спб., 1899 г., стр. 117.

2) А. Чупровъ. Желѣзнодор. хоз. т. II, стр. 191.

3) Наша желѣзнодор. полит. по док. Комит. Министр., 1902 г., т. 2, стр. 3.

Козлова до Тамбова и отъ Тамбова до Саратова. Увлеченіе желѣзными дорогами было чрезвычайно велико; земства рѣшались на принятіе даже непосильныхъ для нихъ обязательствъ по гарантіи капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, лишь бы осуществить нужныя краю дороги.

При такихъ условіяхъ возникли двѣ линіи: Тамбовско-Козловская и Тамбовско-Саратовская, входящія нынѣ въ составъ предпріятія Рязанско-Уральской жел. дороги.

Обѣ эти линіи имѣли быть осуществлены П. Г. фонъ-Дервизомъ, который произвелъ изысканія и въ началѣ февраля 1867 г. представилъ правительству проектъ участка Козловъ-Тамбовъ.

Но, вслѣдъ за тѣмъ, а именно въ мартѣ 1867 г., Тамбовское уѣздное земство вошло съ ходатайствомъ о разрѣшеніи постройки Тамбовско-Козловской дороги ему. Концессія испрашивалась на 85 лѣтъ; строительный капиталъ опредѣленъ былъ въ 5.242.160 р. метал. или 70,845 р. на версту; на двѣ трети этого капитала испрашивалась гарантія чистаго дохода въ 5% и на погашеніе 1/12%. По разсмотрѣніи этого ходатайства, земству было объявлено, что, по случаю пріостановленія выдачи концессій съ правительственной гарантіей, предложеніе его утверждено быть не можетъ, но, однако, препятствій къ удовлетворенію его не имѣется, если потребный капиталъ будетъ опредѣленъ на основаніи точныхъ изысканій и земство не потребуетъ гарантіи правительства.

Въ октябрѣ 1867 г. къ ходатайству Тамбовскаго земства присоединилось Козловское.

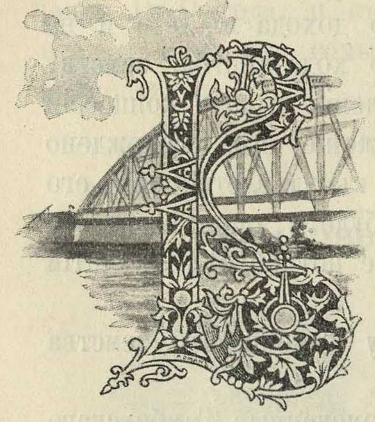
Въ концѣ декабря того-же года уполномоченные Тамбовскаго и Козловскаго земствъ представили новое предложеніе. Земства пріобрѣтали на свой счетъ нужныя подъ дорогу земли и передавали ихъ безвозмездно обществу, образовать которое они обязывались. Капиталъ этого общества долженъ былъ состоять изъ 5.100,000 руб. мет. Изъ нихъ 2 милл. руб. предположено образовать выпускомъ облигацій, а 3.100,000 руб. (что по переводѣ въ кредитные рубли, по тогдашнему курсу, составляло 3.596,000 руб.)—выпускомъ акцій. Земства принимали на себя гарантію дохода на весь капиталъ въ 2%, что составляло 102,000 руб.

мет. и эта сумма обезпечивала уплату $5^0/_0$ и $^1/_{12}{}^0/_0$ погашенія на сумму облигаціоннаго капитала въ 2.000.000 руб.; акціонерному же капиталу никакой гарантіи не присвоивалось [1]).

Концессія на сооруженіе Тамбовско-Козловской жел. дор. была утверждена 14 апрѣля 1868 года и предоставлена уполномоченнымъ земства. Вслѣдъ за симъ, сооруженіе дороги передано товариществу Арманъ и Задлеръ по оптовому контракту за ту сумму, которая можетъ быть выручена по реализаціи бумагъ. Поверстная стоимость дороги опредѣлилась въ 82 тыс. руб. [2]). Уставъ общества утвержденъ 8 октября 1869 г., а движеніе открыто 22 декабря того-же года. [3]).

III

Тамбовско-Саратовская линія.



Вопросъ о сооруженіи желѣзной дороги отъ Саратова до Тамбова возникъ на первомъ Саратовскомъ губернскомъ земскомъ собраніи, открытомъ въ концѣ 1866 года. Земство, сознавая пользу и необходимость сооруженія желѣзной дороги, избрало комитетъ изъ предсѣдателей губернской и уѣздной земскихъ управъ и поручило этому комитету ходатайствовать предъ правительствомъ о сооруженіи желѣзной дороги отъ Саратова до Козлова и о выдачѣ концессіи Саратовскому земству

Въ мартѣ 1867 г. уполномоченные отъ Саратовскаго губернскаго земства, по соглашенію съ уполномоченными отъ Кирсановскаго уѣзднаго земства, ходатайствовали предъ правитель-

---

[1]) Наша желѣзнодор. полит. по докум. Комит. Министр. 1902 г., т. I. стр. 259.

[2]) А. Чупровъ. Желѣзнодорожн. хозяйство, т. I, стр. 131—132.

[3]) А. А. Головачевъ. Исторія желѣзнодорожн. дѣла въ Россіи, Спб., 1881 г. стр. 208—210.

ствомъ о выдачѣ имъ письменнаго удостовѣренія въ томъ, что избранное ими направленіе дороги будетъ одобрено, а самое предпріятіе можетъ осуществиться, дабы земство могло приступить къ подробнымъ изысканіямъ и подготовительнымъ работамъ. 18-го марта этого года уполномоченнымъ выдано было, съ Высочайшаго разрѣшенія, просимое удостовѣреніе за подписью Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

Между тѣмъ, вслѣдствіе ходатайства Борисоглѣбскаго земства о предоставленіи ему права на сооруженіе дороги отъ Тамбова къ Борисоглѣбску, съ продолженіемъ впослѣдствіи къ Царицыну или Камышину, возникъ вопросъ: къ какой точкѣ Волжскаго низовья выгоднѣе направить дорогу отъ Козлова—къ Саратову, Камышину или Царицыну.

Уполномоченные Саратовскаго земства, въ виду такого вопроса, въ апрѣлѣ 1867 г. объяснили Министру Путей Сообщенія, что производство изысканій требуетъ значительныхъ расходовъ, а, между тѣмъ, направленіе желѣзной дороги отъ Козлова на Тамбовъ, Кирсановъ и Аткарскъ къ Саратову не утверждено правительствомъ и просили о внесеніи вопроса о направленіи линіи на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ. Министръ Путей Сообщенія, съ Высочайшаго разрѣшенія, внесъ этотъ вопросъ на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ, который утвердилъ направленіе желѣзной дороги отъ Тамбова къ Саратову черезъ Кирсановъ и Аткарскъ [1]).

На основаніи этого постановленія, уполномоченные земства произвели изысканія, а въ осеннемъ земскомъ собраніи 1867 г. состоялось соглашеніе съ Кирсановскимъ земствомъ и Саратовскимъ городскимъ обществомъ въ томъ, что всѣ они совокупно готовы гарантировать одинъ процентъ съ потребнаго на устройство дороги капитала и потому поручили своимъ уполномоченнымъ ходатайствовать у правительства лишь о 4-хъ процентной гарантіи.

---

[1]) „Комитетъ жел. дор. нашелъ, что Саратовъ, какъ важнѣйшій пунктъ на всей нижней части Волги между Астраханью и Самарою, представляетъ слишкомъ явныя преимущества передъ Царицыномъ или Камышиномъ, чтобы можно было колебаться въ выборѣ направленія“. (Наша желѣзнодорожная политика по документамъ Комитета Министровъ 1902 г., т. 1-й, стр. 223).

По окончаніи изысканій и по составленіи смѣтъ, уполномоченные отъ земствъ ходатайствовали о выдачѣ имъ концессіи [1]).

Окончательное рѣшеніе этого вопроса, однако, встрѣтило затрудненіе: Борисоглѣбское земство, получившее 21 марта 1868 г. концессію на дорогу отъ Грязей до Борисоглѣбска, немедленно приступило къ работамъ, но реализовать акціонерный капиталъ на эту постройку не могло. Поэтому земство вошло съ новымъ ходатайствомъ къ правительству о разрѣшеніи проложить дорогу до Камышина или Царицына и выставляло, что выгоды ближайшаго соединенія низовья Волги съ Ригою облегчатъ реализацію акцій, при условіи осуществленія постройки линіи отъ Борисоглѣбска къ Волгѣ на облигаціонный капиталъ.

Сооруженіе къ низовьямъ Волги двухъ дорогъ одновременно признавалось невозможнымъ. Но какъ разъ въ то же время возникъ вопросъ о сооруженіи желѣзной дороги отъ Моршанска къ Самарѣ, о чемъ ходатайствовали Пензенское и Самарское земства, а Оренбургскій генералъ-губернаторъ представлялъ о необходимости связать рельсовымъ путемъ Оренбургъ съ Самарой [2]).

Такое осложненіе вопроса о Саратовской дорогѣ привлекло къ нему вниманіе географическаго общества, а возбужденныя объ этомъ предпріятіи пренія сосредоточили на немъ вниманіе публики и поставили его въ ряду очередныхъ современныхъ вопросовъ. Ежедневныя газеты были наполнены подробностями о ходѣ переговоровъ и преній по этому предмету. Заинтересованныя стороны выступали не только со статьями въ органахъ тогдашней печати, но и съ отдѣльными изданіями. [3]).

Вслѣдствіе такого осложненія уполномоченные Саратовскаго и Кирсановскаго земствъ вошли съ новымъ предложеніемъ построить дорогу исключительно средствами земствъ, безъ всякой

---

[1]) А. А. Головачевъ. Исторія желѣзнодорожн. дѣла въ Россіи, Спб., 1881 г., стр. 210—212.

[2]) Наша желѣзнодор. полит. по докум. Комит. Минист., 1902 г., т. 1, стр. 262.

[3]). „Виды на денежные сборы по Сарат.-Козлов. ж. д.“ (брош., издан. Сарат. Зем. Управ., 1867 г.).

„О Сооруж. ж. д. отъ Козл. до Сарат., съ вѣтвью до Ельтонск. солян. озера“ (брош. 1867 г.).

„Жел. дор. отъ Козл. до Саратова“ (Торг. Сбор. 1867 г., № 6).

„Сызрань или Саратовъ“. (брош. Д. Романова 1867 г.).

гарантіи правительства, такимъ образомъ, чтобы на акціонерный капиталъ, гарантированный земствомъ, построить первый участокъ и, подъ обезпеченіе этого участка, выпустить облигаціи для сооруженія второго и затѣмъ третьяго. Не ожидая окончательнаго рѣшенія дѣла и полученія концессіи, Саратовскій земскій комитетъ заключилъ 21 іюня 1868 г. контрактъ съ бр. Гладиными, фонъ-Дезеномъ и Лукашевичемъ на сооруженіе жел. дороги за оптовую сумму, которая можетъ быть выручена отъ реализаціи бумагъ.

Контрагенты эти къ іюлю мѣсяцу уже заподрядили рабочихъ, купили часть нужнаго для дороги лѣса и заказали шпалы, о чемъ уполномоченнымъ земства было представлено Министру Путей Сообщенія удостовѣреніе въ видѣ писемъ названныхъ контрагентовъ.

Между тѣмъ, дѣло о разрѣшеніи постройки Саратовской дороги встрѣтило новое затрудненіе. Государь, при утвержденіи мнѣнія Комитета Министровъ, полагавшаго выдать земству концессію, усумнился въ компетенціи земскаго комитета по постройкѣ Тамбовско-Саратовской дороги и 6 іюля 1868 г. сдѣлалъ на журналѣ Комитета Министровъ слѣдующую отмѣтку: **„Нахожу полученное засвидѣтельствованіе земскаго комитета недостаточнымъ и потому желаю, чтобы вопросъ о гарантіи земства былъ обсужденъ въ экстренномъ земскомъ собраніи Саратовской губерніи“.**

Земское собраніе, созванное въ силу этого Высочайшаго повелѣнія, въ засѣданіяхъ 5 и 6 августа 1868 г., большинствомъ 41 голоса противъ 21, постановило: ходатайствовать о возложеніи на отвѣтственность Саратовскаго губернскаго земства той доли гарантіи 5% интереса и $^{1}/_{12}$% погашенія на строительный капиталъ перваго участка Тамбово-Саратовской дороги, [1]) которая, за исключеніемъ 75.000 руб., опредѣленныхъ на этотъ предметъ приговоромъ Саратовскаго городскаго общества, и 50.000 руб., ассигнованныхъ Кирсановскимъ земствомъ, остается на отвѣтственности губернскаго земства.

---

[1]) Вся абсолютная цифра этой гарантіи была исчислена въ 384.977 р. метал.

Затѣмъ, 10 октября 1868 г. концессія на Тамбовско-Саратовскую дорогу была утверждена на слѣдующихъ основаніяхъ: земства Саратовской губ. и Кирсановскаго уѣзда, вмѣстѣ съ Саратовскимъ городскимъ обществомъ, принимаютъ на себя обязанность образовать акціонерное общество для устройства и эксплоатаціи Саратовско-Тамбовской ж. д. Длина дороги опредѣлена въ 340 верстъ; капиталъ общества въ 27.734.236 р. метал., изъ которыхъ 7.573.326 р. метал. образуется путемъ выпуска акцій, остальные-же выпускомъ облигацій; по акціямъ гарантируется учредителями 5% интереса и 1/12% погашенія; на акціонерный капиталъ строится первый участокъ дороги; затѣмъ на облигаціонный капиталъ строится остальная часть пути.

Поверстная стоимость пути была опредѣлена въ 81.571 р., метал. и являлась самою высокою изъ цѣнъ, объявленныхъ учредителями частныхъ обществъ за концессіонный періодъ нашего желѣзнодорожнаго строительства, (если не считать обществъ несостоявшихся [1]).

Послѣ начала работъ, вновь учрежденное общество Тамбовско-Саратовской ж. дороги встрѣтило затрудненіе въ реализаціи облигацій и принуждено было обратиться къ правительству, которое пріобрѣло облигаціи по 66% за сто, съ условіемъ доплаты впослѣдствіи, если облигаціи будутъ реализованы по цѣнѣ болѣе высокой. Въ силу этого условія, обществу было доплачено 1.135.282 р. 31 к. Эта сдѣлка спасла и общество и земство отъ окончательнаго разоренія. [2]).

При сооруженіи Тамбовско-Саратовской ж. д. длина пути была увеличена до 354 вер.

Первый участокъ Тамбовъ-Уметъ открытъ для движенія 9-го августа 1870 г., второй (до Аткарска) 14 января 1871 г. и третій (до Саратова)—4 іюля 1871 г.

Вскорѣ послѣ открытія Тамбовско-Саратовской желѣзной дороги выяснилось, что, ни земству, ни городу, не подъ силу при-

---

[1]) Наша желѣзнодор. полит. по докумен. Комит. Минист. 1902 г., т. 1-й, стр. 268 и 271.

[2]) А. А. Головачевъ. Исторія желѣзнодорожн. дѣла въ Россіи, Спб., 1881 г. стр. 225.

нятыя ими на себя обязательства по гарантіи акцій. Эксплоатація дороги обходилась непомѣрно дорого, и общество дороги не располагало средствами для взноса даже срочныхъ платежей по оставленнымъ за собою правительствомъ облигаціямъ. Гарантировавшія учрежденія не могли помириться съ такимъ положеніемъ дѣлъ и не скупились на обвиненія общества Тамбовско-Саратовской желѣзной дороги въ неумѣломъ веденіи дѣла. Акціонеры же признавали, что „имъ дѣла нѣтъ до земства и вообще до гарантирующаго учрежденія, которое и должно было предвидѣть послѣдствія риска принятія гарантіи".

Жалобы и обвиненія со стороны гарантирующихъ учрежденій привели къ назначенію правительственной коммиссіи для обревизованія отчетности правленія общества Тамбовско-Саратовской дороги. Коммиссія эта признала, что

«въ основаніи всѣхъ причинъ, приведшихъ общество къ настоящему его бѣдственному положенію, лежитъ собственное его равнодушіе къ интересамъ дороги, доходящее въ иныхъ случаяхъ до явнаго къ нимъ пренебреженія, какъ будто правильность эксплоатаціи дороги есть дѣло, для него совершенно постороннее, заботиться о которомъ обществу нѣтъ никакой надобности» [1]).

Непосильность для земствъ и города Саратова принятыхъ ими обязательствъ по гарантіи и фактическая несостоятельность Общества дороги привели къ тому, что правительству не оставалось ничего другого, какъ вносить почти ежегодно за счетъ учрежденій, гарантировавшихъ акціи Тамбовско-Саратовской дороги, тѣ суммы, которыя онѣ были не въ состояніи выплачивать, и записывать долгомъ за обществомъ дороги недовнесенныя имъ суммы по уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ. Такое положеніе продолжалось до 1881 года, когда правительство признало необходимымъ войти въ соглашеніе съ обществомъ Тамбовско-Саратовской ж. д. о досрочномъ выкупѣ этой дороги въ казну, посредствомъ пріобрѣтенія правительствомъ всѣхъ находящихся въ обращеніи акцій общества. Общество приняло предложенныя правительствомъ условія, заключавшіяся въ замѣнѣ не вышедшихъ еще въ тиражъ къ 1 января 1882 года акцій на сумму

[1]) Докладъ Правительственной Коммиссіи, ревизовавшей отчетность Правленія Общества Земской Тамбово-Саратовской желѣзной дороги, стр. 17.

7.494.500 руб. мет. новыми 4°/о правительственными облигаціями на равную нарицательную сумму, съ признаніемъ дивидендныхъ свидѣтельствъ, выданныхъ вмѣсто погашенныхъ акцій, уничтоженными. Вслѣдъ за тѣмъ, были выпущены облигаціи и сложены долги свыше 17 милліоновъ руб. и съ 1 января 1883 г. Тамбовско-Саратовская дорога принята въ казну.

Но правительству предстояло еще урегулировать свои отношенія къ учрежденіямъ, принявшимъ на себя гарантію по акціямъ прекратившаго существованіе общества. Переговоры съ Саратовскимъ и Кирсановскимъ земствами скоро привели къ удовлетворительнымъ результатамъ: оба земства согласились, взамѣнъ прежде лежавшей на нихъ отвѣтственности за доходъ по акціямъ Тамбовско-Саратовской дороги, выплачивать правительству до 1956 г., т. е. до срока концессіи на Тамбовско-Саратовскую дорогу, ежегодную ренту. Условія уплаты такой ренты заключали въ себѣ крупныя льготы земствамъ: размѣръ ренты былъ менѣе предѣльной суммы, которую земства ранѣе были обязаны уплачивать по гарантіи акцій; съ земствъ была сложена недоимка по гарантіи—съ Саратовскаго губернскаго земства сполна, а съ Кирсановскаго—въ суммѣ 437.006 руб. Подобныя-же условія были предложены и Саратовскому городскому обществу, но оно на нихъ не согласилось и два раза доводило свои разногласія съ правительствомъ до разсмотрѣнія ихъ Сенатомъ. Городское общество стояло на той точкѣ зрѣнія, что правительство, устранивъ частное общество отъ завѣдыванія Тамбовско-Саратовскою дорогою и принявъ линію въ свое непосредственное распоряженіе, тѣмъ самымъ отмѣнило дѣйствовавшій ранѣе уставъ дороги и освободило городское общество отъ прежнихъ, основанныхъ именно на этомъ уставѣ, обязательныхъ отношеній къ предпріятію этой дороги. На этомъ основаніи, городъ отклонилъ предложеніе правительства замѣнить взносы по гарантіи акцій опредѣленною рентою казнѣ. Сенатъ, однако, разъяснилъ, что казна имѣла безспорное право замѣнить собою общество Тамбовско-Саратовской дороги безъ нарушенія отношеній къ гарантирующимъ учрежденіямъ. Поэтому, если городъ Саратовъ не признаетъ возможнымъ принять предложенную ему Министромъ Финансовъ сдѣлку, то

онъ долженъ оставаться къ правительству въ тѣхъ же самыхъ условіяхъ по взносу гарантированныхъ суммъ, въ какихъ онъ по уставу Тамбовско-Саратовской дороги находился къ обществу послѣдней.

Такимъ образомъ, по этому рѣшенію Сената, городъ Саратовъ долженъ былъ платить гарантію по 75 тыс. руб. метал. въ годъ. Но въ слѣдующемъ же 1884 году правительство сложило съ города часть недоимки въ суммѣ 655.509 руб., замѣнило гарантію рентой въ суммѣ—51.000 руб. въ годъ и, для облегченія уплаты этой ренты, освободило городъ на пять лѣтъ отъ взноса части суммы на содержаніе городской полиціи. На такихъ условіяхъ состоялось соглашеніе правительства съ Саратовскимъ городскимъ обществомъ [1]).

Послѣ перехода въ казну Тамбовско-Саратовской дороги у правительства возникло стремленіе выкупить и Тамбовско-Козловскую дорогу для того, чтобы образовать линію Саратовъ-Козловъ и достигнуть нѣкотораго улучшенія эксплоатаціоныхъ условій. Общество Тамбовско-Козловской дороги, зная объ этомъ стремленіи правительства, предложило ему въ 1885 году выкупить досрочно Тамбовско-Козловскую дорогу, съ уплатою за акціи въ 100 руб. кред. нарицательныхъ по 112 руб. 50 коп. кред. дѣйствит. Такъ какъ биржевая цѣна акцій не превышала въ то время 93--94 руб. кред., то правительство не согласилось на принятіе предложенныхъ условій и, съ своей стороны, предлагало за акціи по 86 руб.

На это, въ свою очередь, не согласилось общество дороги и выкупъ не состоялся.

Но, послѣ изданія закона 8 марта 1889 года о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, общество Тамбовско-Козловской желѣзной дороги вновь возбудило вопросъ о досрочномъ выкупѣ дороги и, желая достигнуть соглашенія съ правительствомъ, предложило условія даже болѣе выгодныя, чѣмъ тѣ, на которыя ранѣе правительство желало его склонить: уполномоченный общества просилъ лишь о замѣнѣ каждой изъ находившихся въ обращеніи акцій 4°/o правительственною облигаціей, а такъ какъ курсъ на 4°/o правительственныя облигаціи былъ всего лишь 82 руб. за 100, то

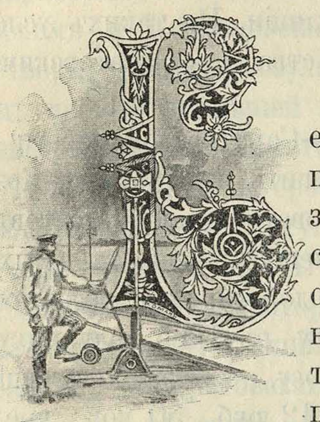
---

[1]) Наша желѣзнодор. полит. по докум. Комит. Министр., т. III-й, стр. 73—76.

предложеніе было немедленно принято, и съ 1 августа 1890 года Тамбовско-Козловская дорога перешла въ казну. Съ 1-го января 1891 дорога эта была слита съ Тамбовско-Саратовской подъ именемъ **Козлово-Саратовской линіи** и до 1 мая 1892 года состояла въ казенномъ управленіи.

IV.

Бековская вѣтвь.



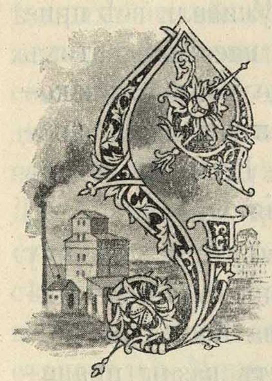
еaccess ковская вѣтвь, протяженіемъ 13 верстъ, построена была въ 1873 году мѣстнымъ землевладѣльцемъ М. А. Устиновымъ на свои средства. Ходатайство г. Устинова о разрѣшеніи постройки вѣтви въ сущности сводилось лишь къ формальности, такъ какъ никакихъ суммъ на постройку подъ гарантіей правительства онъ не занималъ и пособій отъ казны не домогался. Но такъ какъ Бековская вѣтвь была первой, строившейся на частныя средства, то вопросъ этотъ разсматривался довольно долго: вѣдомства недоумѣвали можно-ли разрѣшить или нѣтъ. Разрѣшеніе на постройку вѣтви послѣдовало 22 февраля 1874 г. и застало вѣтвь уже совершенно готовой. Въ первыхъ числахъ марта того-же года, т. е. черезъ нѣсколько дней по полученіи разрѣшенія на постройку, было открыто по вѣтви движеніе. Бековская вѣтвь не подлежала, ни безплатному переходу въ казну, ни выкупу правительствомъ.

Построивъ вѣтвь, г. Устиновъ сдалъ ее въ эксплоатацію обществу Тамбовско-Саратовской желѣзной дороги. Вѣтвь эта эксплоатировалась на арендныхъ условіяхъ казною, по переходѣ Тамбовско-Саратовской желѣзной дороги въ казну, и обществомъ Рязанско-Уральской жел. дороги, по передачѣ ему казенной Козлово-Саратовской линіи, до 22 мая 1896 года, когда была

куплена у г. Устинова за 300 тыс., руб. и вошла въ составъ предпріятія общества Рязанско-Уральской жел. дороги, какъ собственная вѣтвь.

V.

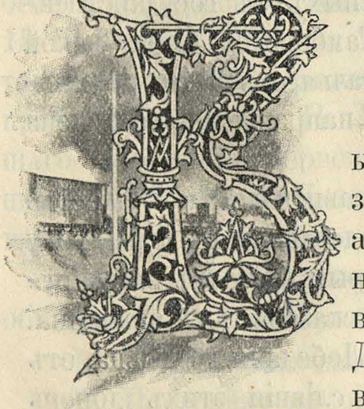
Раненбурго-Данково-Лебедянскія вѣтви.



ъ 1889 года Общество Рязанско-Козловской жел. дороги начало расширять свое предпріятіе. Первымъ шагомъ въ этомъ направленіи было сооруженіе вѣтвей отъ Раненбурга къ Данкову и Лебедяни. Разрѣшеніе на сооруженіе этихъ вѣтвей послѣдовало 8 іюня 1889 г., съ возложеніемъ на Общество дороги постройки элеваторовъ въ Лебедяни, Данковѣ, Ряжскѣ и Козловѣ. Требованіе о постройкѣ элеваторовъ явилось здѣсь впервые, но съ этого времени предъявлялось уже неоднократно. Открытіе вѣтвей для движенія послѣдовало 17 ноября 1890 г.

VI.

Образованіе Общества Рязанско-Уральской жел. дор.



ыгодное географическое положеніе Рязанско-Козловской жел. дор. обезпечило ея акціонерамъ настолько высокую доходность, что они получали на акціи ежегодно, въ теченіе болѣе 20 лѣтъ, около 20%. Доходъ этотъ былъ настолько устойчивымъ, что даже въ годы самыхъ сильныхъ неурожаевъ онъ не подвергался особенно рѣзкимъ колебаніямъ.

РОССИЙСКАЯ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ
БИБЛИОТЕКА

За время съ открытія дороги и по 1891 годъ, акціонерами была получена въ дивидендъ и суперъ-дивидендъ колоссальная сумма—32.917.800 руб. 91 коп.

Въ то самое время, когда акціонеры Рязанско-Козловской дороги наживали на ней ежегодно цѣлыя состоянія, губерніи, лежащія отъ этой дороги къ востоку, страдали отъ недостатка усовершенствованныхъ путей сообщенія и обнаруживали всѣ признаки хозяйственнаго упадка. Платежныя силы населенія этихъ губерній были настолько подорваны, что оно не могло сколько-нибудь исправно вносить казенныя повинности и накопляло громадныя недоимки; Самарская губернія еще съ 1880-хъ годовъ заняла первое по недоимочности мѣсто въ Россіи.

Такое положеніе края требовало принятія мѣръ къ подъему его экономическихъ силъ; наиболѣе дѣйствительнымъ и испытаннымъ средствомъ для достиженія этой цѣли была постройка новыхъ желѣзныхъ дорогъ, но строить ихъ за счетъ казны правительство не находило возможнымъ. Къ тому же, если бы нужныя линіи были казною построены, онѣ прежде всего повліяли бы на еще большее увеличеніе доходности акціонеровъ Рязанско-Козловской дороги, безъ всякаго съ ихъ стороны пожертвованія, а лишь въ силу того, что грузы съ такихъ линій не могли бы этой дороги миновать.

Считая такое положеніе несправедливымъ, правительство оказало воздѣйствіе на общество Рязанско-Козловской дороги, въ цѣляхъ побужденія его къ постройкѣ нужныхъ въ государственныхъ интересахъ дорогъ въ губерніяхъ: Тамбовской, Саратовской и Самарской и въ области Уральскаго казачьяго войска, но иниціатива въ выборѣ такихъ линій и ихъ направленія оставлена была за обществомъ.

Подчинившись поневолѣ желанію правительства, общество Рязанско-Козловской желѣзной дороги представило въ 1891 году планъ расширенія своего предпріятія, который состоялъ въ сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ отъ Разсказова до Камышина, отъ Покровской Слободы до Уральска, отъ Лебедяни до Ельца, отъ ст. Богоявленскъ до с. Сосновки и въ сліяніи этихъ дорогъ вмѣстѣ съ Рязанско-Козловскою и Козлово-Саратовскою линіями



въ одно цѣлое. Осуществленіе этого плана встрѣтило весьма серьезныя затрудненія. Бывшій тогда Министромъ Путей Сообщенія статсъ-секретарь Гюббенетъ не соглашался на передачу Козлово-Саратовской линіи обществу Рязанско-Козловской жел. дороги и считалъ достаточнымъ, вмѣсто постройки намѣченныхъ линій, ограничиться сооруженіемъ за счетъ казны нѣсколькихъ подъѣздныхъ путей. Министръ Финансовъ И. А. Вышнеградскій держался противоположныхъ взглядовъ, признавая развитіе рельсовыхъ путей въ восточной окраинѣ Россіи настоятельно необходимымъ и при томъ не на средства казны, которыхъ не хватало на неотложныя нужды, а на средства богатыхъ частныхъ обществъ. Для обсужденія проекта расширенія предпріятія Рязанско-Козловской жел. дороги, образована была особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника А. П. Иващенкова. Съ первыхъ засѣданій этой коммиссіи обнаружилось, что взгляды представителей Министерства Путей Сообщенія стояли въ рѣзкомъ противорѣчіи съ мнѣніемъ представителей Министерства Финансовъ; въ теченіе дальнѣйшихъ засѣданій, длившихся нѣсколько мѣсяцевъ, разномысліе не только не смягчалось, но даже скорѣе обострялось.

Достигнуть соглашенія въ коммиссіи оказалось невозможнымъ, и Государь Императоръ, Высочайшимъ повелѣніемъ, даннымъ по совмѣстному всеподданнѣйшему докладу Министровъ Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ (статсъ-секретарей Гюббенета и Дурново), состоявшимся въ Фреденсборгѣ, въ Даніи, 15/17 августа 1891 г., предписалъ передать весь вопросъ въ тогдашнемъ его положеніи на разсмотрѣніе совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге. Ко времени этого Высочайшаго повелѣнія первоначальныя предложенія, сдѣланныя обществомъ Рязанско-Козловской жел. дороги, нѣсколько видоизмѣнились и заключались въ слѣдующемъ:

Общество Рязанско - Козловской дороги преобразуется въ общество Рязанско-Уральской дороги и принимаетъ на себя:

I. Эксплоатацію казенной Козлово-Саратовской линіи;

II. Постройку на дополнительный облигаціонный, гарантированный правительствомъ, капиталъ:

1) ширококолейныхъ линій: а) отъ ст. Разсказово Козлово-Саратовской дороги черезъ гор. Балашовъ на Камышинъ (около 400 верстъ) и б) отъ гор. Лебедяни до гор. Ельца (около 80 вер.);

2) узкоколейныхъ дорогъ: а) отъ Слободы Покровской на лѣвомъ берегу Волги противъ Саратова до гор. Уральска (около 400 верстъ); б) отъ ст. Богоявленскъ Рязанско-Козловской дороги до с. Сосновки (около 80 верстъ), и

3) узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей, которые Общество оставляло за собою право соорудить и ширококолейными, облегченнаго типа: а) къ Козлово-Саратовской дорогѣ: отъ гор. Вольска, Петровска и Сердобска и отъ сел. Баланды, Саратовской губерніи (общимъ протяженіемъ около 330 верстъ), и б) къ Уральской дорогѣ: отъ гор. Николаевска и отъ сел. Александровъ-Гай, Новоузенскаго уѣзда (всего около 250 верстъ).

III. Устройство пароходнаго предпріятія на рѣкѣ Уралѣ и

IV. Оборудованіе Козлово-Саратовской и Рязанско-Уральской дорогъ необходимыми дополнительными устройствами.

То или другое разрѣшеніе вопроса о созданіи обширной новой желѣзнодорожной сѣти въ приволжскомъ краѣ и объ отдачѣ въ частную эксплоатацію казенной желѣзнодорожной линіи, помимо общегосударственнаго значенія такой мѣры, живѣйшимъ образомъ затрогивало еще и интересы мѣстнаго населенія. Поэтому неудивительно, что какъ только распространился слухъ о передачѣ предложеній, дѣлаемыхъ обществомъ Рязанско-Козловской дороги, на разсмотрѣніе центральныхъ правительственныхъ установленій, всѣ, такъ или иначе заинтересованныя, коммерческія предпріятія и частныя лица стали обращаться—по почтѣ и по телеграфу—къ правительству со всевозможными докладными записками, заявленіями, ходатайствами и т. п., заключавшими въ себѣ доводы за и противъ принятія указанныхъ предложеній. Необыкновенная отзывчивость мѣстныхъ обывателей наглядно свидѣтельствовала, насколько предстоявшій къ обсужденію вопросъ являлся животрепещущимъ для всего южнаго Поволжья.

Статсъ-секретарь Гюббенетъ считалъ большинство отстаиваемыхъ И. А. Вышнеградскимъ линій прямо безполезными и желалъ замѣнить ихъ совершенно другими; отдачу же въ аренду

частной компаніи недавно только выкупленной въ казну линіи— одно изъ главныхъ условій расширенія предпріятія Рязанско-Козловской дороги—Министръ Путей Сообщенія признавалъ мѣрою безусловно недопустимою и, кромѣ того, какъ обыкновенно, требовалъ постройки необходимыхъ странѣ рельсовыхъ путей на казенный счетъ. Такимъ образомъ, споръ существенно осложнялся; времени же на это разрѣшеніе оставалось немного, такъ какъ общество Рязанско-Козловской дороги поставило однимъ изъ условій соглашенія съ правительствомъ окончаніе дѣла еще въ 1891 году.

Чувствовалась всеобщая потребность скорѣе выйти изъ долго длившагося выжидательнаго положенія, между тѣмъ развязка вопроса поневолѣ все откладывалась, такъ какъ чрезмѣрное обиліе подлежавшихъ изученію данныхъ требовало усиленныхъ трудовъ всѣхъ членовъ совѣщанія, изъ которыхъ каждый, кромѣ того, былъ обремененъ многочисленными обязанностями по управленію своимъ отдѣльнымъ вѣдомствомъ. Самъ Государь проявлялъ нетерпѣніе, которое выразилось въ Собственноручной Высочайшей отмѣткѣ, состоявшейся на одномъ изъ всеподданнѣйшихъ докладовъ Н. Х. Бунге о ходѣ преній въ Совѣщаніи: „**Пора кончить это дѣло**“. Вся эта совокупность обстоятельствъ создавала вокругъ разсматриваемаго вопроса атмосферу извѣстной нервной напряженности, ощущавшейся каждымъ, кто такъ или иначе являлся причастнымъ къ данному дѣлу.

Засѣданія Совѣщанія окончились только въ началѣ декабря; разногласіе между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ оставалось неизмѣннымъ. Большинство членовъ совѣщанія склонялось на сторону И. А. Вышнеградскаго и считало возможнымъ принять предложенія общества Рязанско-Козловской дороги, но статсъ-секретарь Гюббенетъ по прежнему остался при своемъ мнѣніи о безусловномъ отклоненіи проектированной Министромъ Финансовъ комбинаціи. Такимъ образомъ, и послѣ окончанія засѣданій Совѣщанія вопросъ оставался открытымъ.

Въ такомъ видѣ дѣло должно было, по существовавшему въ то время порядку, перейти на разсмотрѣніе прежде Комитета Министровъ, а затѣмъ Государственнаго Совѣта. Но именно въ

это время (11 декабря 1891 года) состоялось Высочайшее повелѣніе о новомъ порядкѣ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Двукратное обсужденіе каждаго желѣзнодорожнаго вопроса сначала въ Комитетѣ Министровъ, а потомъ въ Департаментѣ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, было замѣнено разсмотрѣніемъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ въ образованномъ вновь Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Въ это новое учрежденіе и было, по Высочайшему повелѣнію, направлено дѣло о расширеніи предпріятія Рязанско-Козловской дороги.

Разсмотрѣніе въ Соединенномъ Присутствіи являлось послѣднею инстанціею для настоящаго дѣла; въ засѣданіяхъ Присутствія (ихъ было два—17 и 23 декабря), Министръ Финансовъ, защищая свою точку зрѣнія, указывалъ, между прочимъ, что «восточныя области Россіи, откуда мы извлекаемъ значительные доходы по системѣ государственныхъ налоговъ, остаются безъ помощи правительства въ дѣлѣ развитія ихъ экономическихъ силъ.

Поэтому Министръ Финансовъ, обязанный зорко слѣдить за цѣлостью платежныхъ силъ населенія, не могъ не обратить вниманія на угрожающій упадокъ благосостоянія восточной полосы Европейской Россіи. Главнѣйшимъ и испытаннымъ средствомъ для подъема экономическаго положенія этой части государства можетъ служить доставленіе мѣстнымъ обывателямъ улучшенныхъ способовъ сообщенія. Между тѣмъ всѣ избытки средствъ Государственнаго Казначейства были обращаемы на военныя нужды и на устройство стратегическихъ дорогъ на западѣ. При томъ, линіи, проводимыя на востокъ, не обѣщали и не обѣщаютъ особенныхъ выгодъ, въ виду того, сооруженіе подобныхъ линій на счетъ казны представлялось бы для послѣдней предпріятіемъ, въ финансовомъ отношеніи, сомнительнымъ. Въ то же время каждая верста рельсовыхъ путей, идущихъ къ востоку, доставляла бы новыя и новыя выгоды необыкновенно счастливо расположенной въ центрѣ Имперіи Рязанско-Козловской дорогѣ, которая уже теперь выдаетъ отъ 20 до 25% на складочный капиталъ. Такимъ образомъ общество этой дороги получило бы значительные барыши на счетъ платежныхъ средствъ страны. Признавая подобное положеніе вещей несправедливымъ, Министръ Финансовъ обратился къ Обществу Рязанско-Козловской дороги съ предложеніемъ принять на себя рискъ по сооруженію новыхъ линій на востокѣ. Послѣ нѣкоторыхъ колебаній,

Общество согласилось разработать это предложеніе, къ чему оно было, дѣйствительно, отчасти побуждено воздѣйствіемъ со стороны Министерства Финансовъ, которое, по уставу Общества, пользуется неограниченнымъ правомъ установленія повагонныхъ тарифовъ на принадлежащей ему дорогѣ.

Подводя итогъ выгодамъ, которыя Государство можетъ получить отъ принятія предложенія Общества Рязанско-Козловской дороги, Министръ Финансовъ видѣлъ ихъ, главнымъ образомъ, въ томъ, что, безъ пожертвованія со стороны казны, будетъ осуществлена сѣть въ 1,460 верстъ по мѣстности, нуждающейся въ ней весьма настоятельно, потребность эта усугубляется еще тѣмъ тяжелымъ положеніемъ, въ которомъ населеніе всѣхъ губерній въ предѣлахъ этой сѣти находится нынѣ вслѣдствіе неурожая. Съ помощью новыхъ путей, экономическое возрожденіе указанной полосы будетъ достигнуто вдвое быстрѣе, нежели при отсутствіи усовершенствованныхъ путей сообщенія. Если отвергнуть предложеніе Рязанско-Козловскаго Общества, то оно будетъ продолжать получать свой обезпеченный доходъ; затѣмъ новыя линія либо не будутъ построены вовсе, въ ущербъ обездоленному юго-восточному краю, либо нѣкоторыя изъ нихъ будутъ сооружены съ пожертвованіями изъ средствъ государственнаго Казначейства и лягутъ новымъ бременемъ на нашъ бюджетъ».

Голоса членовъ Присутствія раздѣлились ровно пополамъ (12 противъ 12); только голосъ Предсѣдателя Присутствія Н. Х. Бунге, присоединившагося къ мнѣнію И. А. Вышнеградскаго, далъ численный перевѣсъ сторонникамъ этого мнѣнія.

11 января 1892 г. Государь утвердилъ это послѣднее мнѣніе.

Тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ Саратовское губернское и Кирсановское уѣздное земства, а также г. Саратовъ, были освобождены отъ ежегодной уплаты казнѣ суммы въ 261.000 р., которую онѣ, съ большимъ отягощеніемъ для своего бюджета, обязаны были выплачивать, послѣ выкупа Тамбовско-Саратовской дороги, Государственному Казначейству, въ виду принятыхъ ими на себя еще въ 1868 г., при сооруженіи Тамбовско-Саратовской дороги, обязательствъ по гарантіи облигацій этой дороги [1]).

Такъ кончился этотъ долгій споръ, приковавшій къ себѣ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ вниманіе не только администра-

[1]) Этотъ взносъ былъ переведенъ на Общество Рязанско-Уральской дороги и включенъ въ размѣръ дополнительной платы за аренду Козлово-Саратовской линіи.

тивныхъ, но и общественныхъ и коммерческихъ круговъ, и образовалась новая крупная желѣзнодорожная компанія: **Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги.**

Послѣ образованія Общества Рязанско-Уральской жел. дор. ему предоставлено было построить, сверхъ линій, разрѣшенныхъ при самомъ образованіи, еще слѣдующія: 1) отъ Богоявленска до с. Сосновки; 2) отъ Раненбурга до Павельца, съ вѣтвью на Астапово, и 3) отъ Пензы до Таволжанки.

VII.

Данково-Смоленская и Московско-Павелецкая линія.

Въ періодъ сооруженія и открытія новыхъ линій, все болѣе выяснялось, что грузы, поступавшіе съ этихъ линій, не могутъ вывозиться сколько-нибудь успѣшно, за отсутствіемъ провозоспособныхъ выходовъ къ главному внутреннему рынку Москвѣ и къ Балтійскимъ портамъ. Подъ вліяніемъ испытанныхъ затрудненій, отразившихся крайне тяжко на результатахъ эксплоатаціи, Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги выступило съ ходатайствами о разрѣшеніи ему постройки вывозныхъ магистралей— Данковъ-Смоленскъ и Павелецъ-Москва. До того времени, для движенія своихъ грузовъ къ Ригѣ и Либавѣ, Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги имѣло, по своему географическому положенію, только одно направленіе черезъ Козловъ-Грязи-Орелъ-Смоленскъ. Направленіе это часто оказывалось заполненнымъ грузами Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Между тѣмъ, количество грузовъ съ линій Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги постоянно возрастало, и единственнымъ выходомъ изъ такого положенія для него явилась

постройка новой линіи на Смоленскъ, въ обходъ перегруженнаго участка отъ Грязей.

Разрѣшеніе постройки Данково-Смоленской линіи не встрѣтило затрудненій, такъ какъ линія эта, отвѣчая насущной потребности страны, не затрогивала ничьихъ интересовъ. Но разрѣшеніе постройки линіи Павелецъ-Москва встрѣтилось съ такими теченіями, которыя съ большимъ трудомъ удалось преодолѣть.

Важность этой линіи для края была оцѣнена всесторонне. Въ особой коммиссіи при Министерствѣ Финансовъ было установлено, что рельсовый путь Павелецъ-Москва, проходя по направленію исконнаго тяготѣнія грузовъ къ Москвѣ, дастъ выгодный исходъ въ Москву хлѣбнымъ избыткамъ южныхъ уѣздовъ (Михайловскаго, Веневскаго и Каширскаго), а затѣмъ обслужитъ и сѣверную, ближайшую къ Москвѣ, часть разсматриваемаго района, особенно нуждавшуюся въ поддержкѣ своего экономическаго положенія. По объясненію въ коммиссіи Московскаго губернскаго предводителя дворянства, изъ 73.000 дес., составлявшихъ въ 1897 г. въ указанной мѣстности крестьянскій надѣлъ, до 6.000 дес. не обработывались вовсе и оставались заброшенными. Изъ 15.000 крестьянскихъ дворовъ насчитывалось болѣе 20% такихъ, гдѣ земледѣліе совсѣмъ оставлено. Изъ 10.000 мастеровъ и кустарей, насчитывавшихся здѣсь въ прежнее время, къ 1897 г. осталось лишь 450 человѣкъ. Наконецъ, самая численность населенія давала цифры далеко не утѣшительныя: за предшествовавшія 15 лѣтъ численность увеличилась только на 1/2 %. Этотъ упадокъ края былъ вызванъ, кромѣ прочихъ неблагопріятныхъ условій, между прочимъ, и недостаткомъ удобныхъ путей сообщенія, почему для оживленія дѣятельности населенія сооруженіе Московско-Павелецкой желѣзной дороги признавалось безусловно необходимымъ.

Но такъ какъ соискателемъ на постройку этой линіи выступило Общество Московско-Казанской желѣзной дороги, то возникъ вопросъ, какому изъ конкуррирующихъ Обществъ — Московско-Казанской или Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ — надлежало предоставить ея осуществленіе. Трудность разрѣшенія этого вопроса увеличилась тѣмъ, что оба Общества принимали выработ-

танныя Министерствомъ Финансовъ условія, а Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, дабы не дать перевѣса ходатайству Общества Московско-Казанской желѣзной дороги, изъявило согласіе на измѣненіе своего устава въ смыслѣ увеличенія участія казны въ чистой прибыли предпріятія съ $^{1}/_{4}$, какъ было ранѣе, до $^{5}/_{6}$.

При равенствѣ обоихъ предложеній, безусловно твердой почвы для выбора не давали и соображенія о финансовомъ положеніи соперничавшихъ Обществъ. Единственно замѣтная разница между этими Обществами наблюдалась въ характерѣ ихъ дѣятельности и въ оцѣнкѣ ея населеніемъ. Разница эта была отмѣчена коммиссіею при Министерствѣ Финансовъ, предварительно разсматривавшею вопросъ о сооруженіи Павелецкой линіи, и высказана ею въ формѣ соображенія, что, предоставляя постройку этой дороги другому Обществу, правительство создало бы дѣло, лишенное той чуткости къ коммерческимъ интересамъ, которою всегда отличалась дѣятельность Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, шедшаго навстрѣчу только что нарождавшимся потребностямъ и не останавливавшагося и передъ крупными жертвами. Представители мѣстныхъ интересовъ, приглашенные къ обсужденію предположеній о постройкѣ Павелецкой желѣзной дороги, высказались за предоставленіе ея сооруженія Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, обсуждая этотъ вопросъ, приняло въ соображеніе, что удовлетвореніе ходатайствъ Обществъ Московско-Казанской и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ имѣетъ для нихъ неодинаковое значеніе: въ томъ случаѣ, если постройка проектируемой дороги будетъ предоставлена Рязанско-Уральскому Обществу, новая линія явится прямымъ выходомъ къ Москвѣ для всей сѣти дорогъ, эксплоатируемыхъ этимъ Обществомъ. Рязанско-Уральская дорога, несмотря на то, что къ ней относится весьма значительная сѣть рельсовыхъ путей, не имѣетъ до сихъ поръ самостоятельнаго соединенія ни съ однимъ крупнымъ центромъ. Такое положеніе представляетъ извѣстныя неудобства не только для самой дороги, но также и для торговли и промышленности. Для

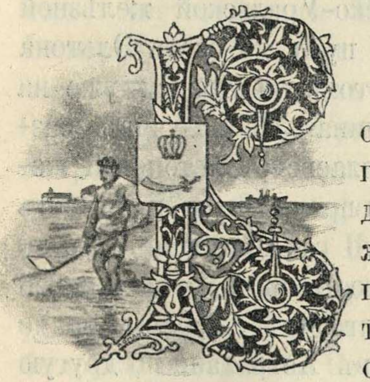
Общества же Московско-Казанской дороги новая линія далеко не представляется въ той же степени необходимою.

По этимъ и другимъ соображеніямъ, Соединенное Присутствіе рѣшило предоставить сооруженіе Московско-Павелецкой линіи, съ вѣтвью на Веневъ, Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги и это рѣшеніе получило Высочайшее утвержденіе 21 мая 1897 года.

Затѣмъ, по Высочайше утвержденнымъ 6 іюня 1897 г. и 16 іюня 1898 г. положеніямъ Соединеннаго Присутствія, Обществу разрѣшено построить вѣтвь отъ Краснослободска (нынѣ станція Иноковка) до села Инжавина и произвести укладку второго пути на участкѣ Москва-Кашира [1]).

VIII.

Астраханская линія.



опросъ о сооруженіи желѣзной дороги до гор. Астрахани возникъ въ 1870-хъ годахъ, вскорѣ послѣ окончанія постройки желѣзной дороги до г. Саратова. Сначала предполагалось соединить рельсовымъ путемъ Покровскую Слободу съ Эльтонскимъ солянымъ озеромъ и затѣмъ продолжить дорогу отъ Эльтона до г. Астрахани [2]). Первый полный проектъ Саратов-

---

[1]) „Наша желѣзнодорожн. полит. по документамъ Комитет. Министр.“, т. 3, стр. 283—305 и т. 4, стр. 83—93.

[2]) Проектовъ постройки желѣзной дороги до озера Эльтона было нѣсколько. Первый изъ нихъ относится къ 1838 г., поданъ онъ былъ предсѣдателемъ Саратовской казенной палаты Н. Г. Поповымъ, но признанъ „рановременнымъ и неудобнымъ“. Второй поданъ былъ частной компаніей въ 1844 г., но также отклоненъ. Въ 1848 г. правительство составило свой проектъ постройки желѣзной дороги отъ Эльтона до Саратова, съ постояннымъ мостомъ черезъ Волгу и дамбой въ $2^1/_2$ версты на озерѣ для погрузки соли прямо въ вагоны, но и этому проекту не суждено было осуществиться, хотя переписка о немъ продолжалась до 1856 г. (Г. П. Федченко, о самосадочной соли, Москва, 1870 г., ст. 18).

ско-Астраханской желѣзной дороги находимъ въ книгѣ: „О соляныхъ промыслахъ въ Россіи“ (С.-Петербургъ, 1876 г.), гдѣ, на приложенной картѣ, показано почти такое же направленіе, которое нынѣ для этой дороги избрано. Съ той поры въ ходатайствахъ объ осуществленіи желѣзной дороги не было недостатка, но ходатайства эти особенно усилились со времени отмѣны солянаго акциза, въ 1881 году. Въ то время былъ представленъ на разсмотрѣніе правительства Сафроновымъ и К° проектъ узкоколейной желѣзной дороги отъ Покровской Слободы до Эльтонскаго озера. Хотя этотъ проектъ поддерживался городомъ Саратовомъ, саратовскимъ земствомъ и Слободою Покровскою, но ему не суждено было осуществиться, главнымъ образомъ потому, что коммиссія инженера П. А. Ласкина, на которую въ 1882 году возложено было выясненіе экономическаго значенія дороги, признала, что дорога обречена „либо на убыточную перевозку соли, либо на полное отсутствіе не только хлѣбныхъ, но даже соляныхъ грузовъ“ [1]).

Послѣ образованія общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, вопросъ о постройкѣ рельсоваго пути до озера Эльтона возникъ вновь въ 1893 году, но путь этотъ намѣчался уже на Николаевскую слободу, противъ Камышина. Не получивъ разрѣшенія и на этотъ разъ, проектъ Николаевско-Эльтонской желѣзной дороги въ ближайшіе затѣмъ годы превратился въ проектъ линіи отъ Камышина черезъ Эльтонъ до г. Астрахани. Въ то же время явился и другой проектъ постройки Астраханской желѣзной дороги, по правому берегу Волги отъ г. Царицына до Форпостинской станицы, лежащей противъ Астрахани по другую сторону рѣки. Оба эти проекта пріобрѣли многочисленныхъ и сильныхъ сторонниковъ въ Астрахани, Поволжскомъ краѣ и въ правительственныхъ сферахъ С.-Петербурга, имѣвшихъ рѣшить вопросъ о постройкѣ дороги по тому или другому направленію. Астраханскіе сторонники постройки дороги по правому и лѣвому берегу Волги раздѣлились на два лагеря: „правобережниковъ“ и „лѣвобережниковъ“ и вели между собою борьбу около десятка

---

[1]) П. А. Ласкинъ, къ вопросу о соединеніи озера Эльтонъ съ р. Волгою помощью желѣзнодорожнаго пути (Горн. журн. 1883 г. т. III, стр. 463—493).

лѣтъ. [1]) Въ этой борьбѣ обѣ стороны исчерпывали всѣ средства и внесли въ дѣло, помимо страстности, неизбѣжной въ горячемъ спорѣ, столько полезныхъ свѣдѣній объ экономическихъ особенностяхъ края и его нуждахъ, что правительству при рѣшеніи дѣла оставалось только взвѣсить доводы обѣихъ сторонъ. Однако, и это было дѣломъ не легкимъ. При выборѣ направленія нужно было считаться, кромѣ будущихъ интересовъ края, еще съ финансовымъ положеніемъ. Дорога по правому берегу Волги стоила дешевле лѣвобережной, но послѣдняя имѣла за себя подавляющіе экономическіе факты. Правительство колебалось: рѣшивъ первоначально постройку по лѣвому берегу Волги отъ Камышина до Астрахани, оно впослѣдствіи признало необходимымъ пересмотрѣть свое рѣшеніе и склонилось къ мысли построить болѣе дешевую дорогу по правому берегу отъ Царицына до Форпостинской станицы противъ Астрахани. Вопросъ, однако, былъ вновь пересмотрѣнъ въ особомъ засѣданіи, состоявшемся 10 іюня 1902 г. [2]) подъ Августѣйшимъ Предсѣдательствомъ Его Императорскаго Величества и Государю Императору благоугодно было Высочайше повелѣть приступить въ 1903 году къ сооруженію распоряженіемъ Общества Рязанско-Уральской ж. д. ширококолейной линіи отъ г. Астрахани до одного изъ пунктовъ узкоколейной Покровско-Уральской ж. д. (ст. Фриденфельдъ), съ перешивкою узкоколейнаго пути отъ сего пункта до Покровской слободы въ широкую колею. Условія сооруженія Астраханской жел. дороги получили Высочайшее утвержденіе 26 апрѣля 1903 года и въ томъ же году приступлено было къ постройкѣ. Сооруженіе Астраханской ж. д. сопряжено было съ большими трудностями, вслѣдствіе неблагопріятнаго сочетанія природныхъ условій. Изъ общаго протяженія 517 верстъ,

---

[1]) Борьба эта вызвала массу газетныхъ статей въ столичныхъ и провинціальныхъ изданіяхъ. Сторонники того и другого направленія читали доклады въ разныхъ ученыхъ обществахъ, вызывая публичное всестороннее обсужденіе вопроса. Петровскимъ Обществомъ изслѣдователей Астраханскаго края изданъ объемистый „Сборникъ матеріаловъ объ Астраханской желѣзной дорогѣ" (Астрахань, 1899 г. 8⁰ VII + 814 + 11 стр.)

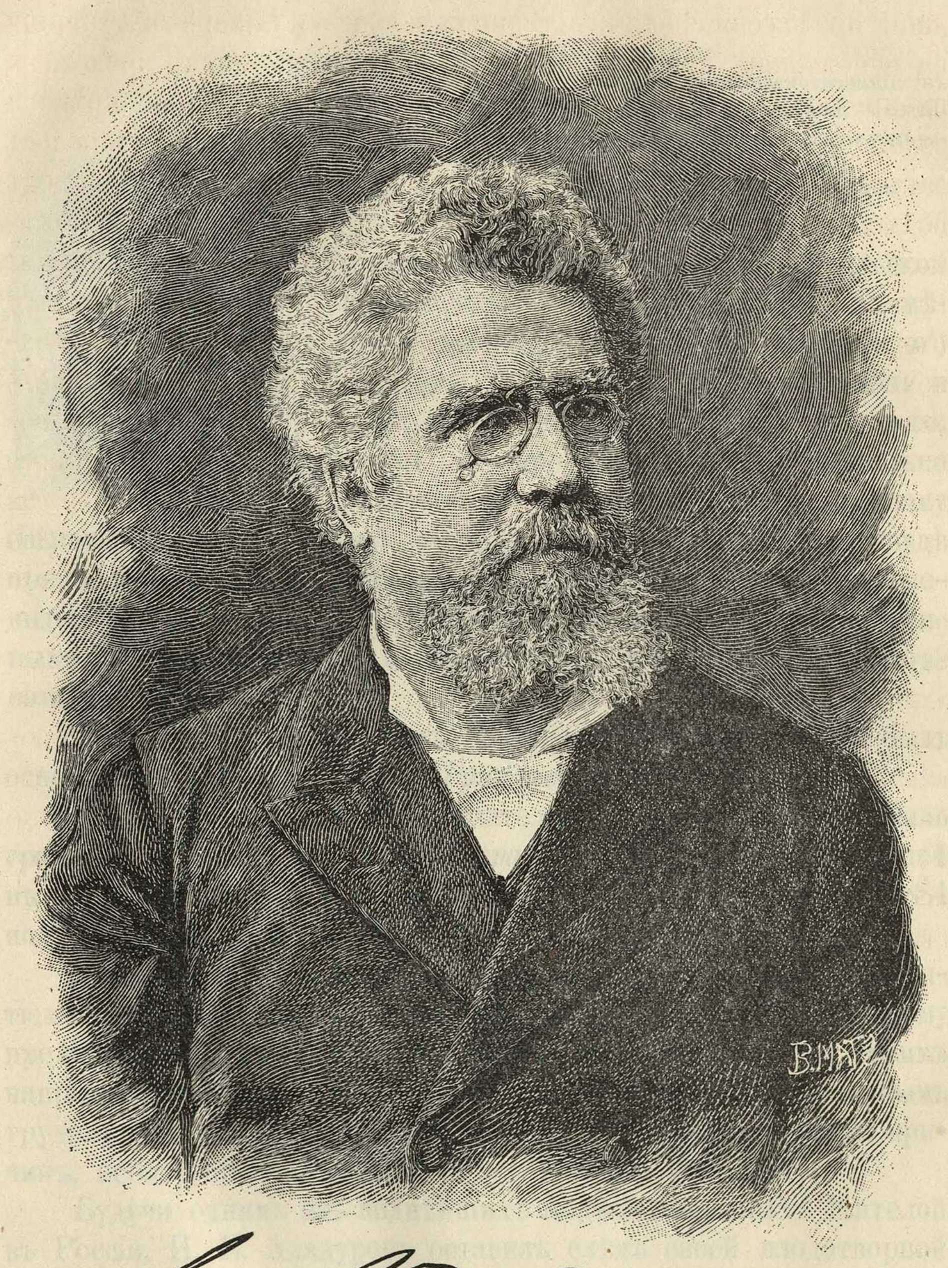
[2]) Представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ въ Соединенное присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной экономіи Государств. Совѣта отъ 7 марта 1903 г. за № 2678, стр. 4.

линія проложена среди культурныхъ площадей Самарской губерніи на небольшомъ протяженіи; около 400 верстъ линіи проложено въ предѣлахъ полупустынной Киргизской степи, бѣдной прѣсной водой и растительностью; 38 верстъ линіи проложено въ полосѣ летучихъ барханныхъ песковъ, а послѣднія 45 верстъ, передъ подходомъ къ Астрахани, линія пролегаетъ въ предѣлахъ Волжской дельты, пересѣкая три главныхъ рукава р. Волги—Ахтубу. Бузанъ и Болду, двѣ менѣе значительныя рѣки: Кривой Бузъ и Рычу и 11 малыхъ водотоковъ. Лѣтомъ въ маѣ и іюнѣ, въ среднемъ въ продолженіе 1$^1/_2$ мѣсяцевъ, вся пересѣченная часть дельты покрывается водою. Въ это время желѣзнодорожное полотно на 45 верстномъ протяженіи находится среди сплошного воднаго пространства. Средняя глубина воды вдоль полотна превышаетъ 1 сажень. Всѣхъ мостовъ на дельтѣ построено 14, отверстіемъ отъ 25 до 412 саж. и общею длиною 1606 саж. По размѣрамъ выдѣляются три моста: черезъ рѣку Ахтубу, длиною 214 саж., черезъ р. Бузанъ, длиною 328 саж., и черезъ р. Болду, длиною 470 саж. Сооруженіе мостовыхъ опоръ на дельтѣ, благодаря залегающимъ сверху песчанымъ напластованіямъ, образовавшимся изъ морскихъ и рѣчныхъ отложеній, потребовало глубокаго заложенія основаній, которое на р. Бузанѣ превзошло 14 саж., считая отъ горизонта меженней воды. Эта глубина кесоннаго опусканія достигнута въ Россіи впервые; въ другихъ странахъ свѣта отмѣчено лишь нѣсколько случаевъ погруженія кесоновъ глубже 14 саж. [1])

Правильное движеніе открыто на участкѣ Красный-Кутъ—Бузанъ-пристань—9 іюля 1907 г.; на участкѣ—Бузанъ-Астрахань I—15 декабря 1909 года.

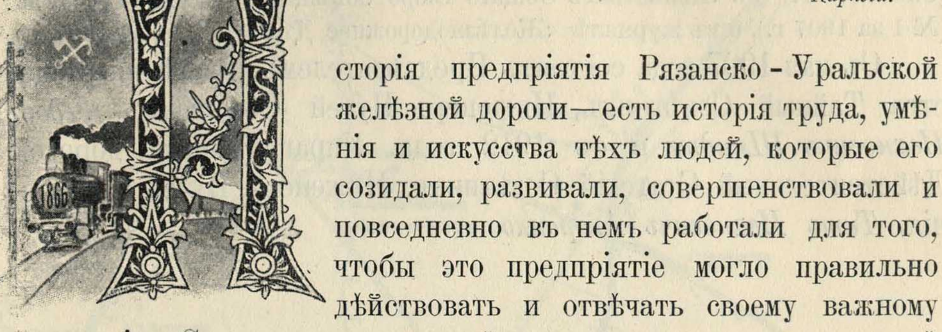
---

[1]) А. М. Фроловъ. Къ открытію Астраханской жел. дор (Журн. Мин. Пут. Сооб. кн. 2, за 1910 годъ, стр. 79–81).





> Внести усовершенствованія въ міръ, какъ вы его застали, — составляетъ благородную цѣль человѣческой жизни.
>
> *Карнэги.*



сторія предпріятія Рязанско - Уральской желѣзной дороги—есть исторія труда, умѣнія и искусства тѣхъ людей, которые его созидали, развивали, совершенствовали и повседневно въ немъ работали для того, чтобы это предпріятіе могло правильно дѣйствовать и отвѣчать своему важному назначенію. Самая крупная и отвѣтственная роль въ этомъ трудѣ принадлежитъ Предсѣдателямъ Правленія, какъ главнымъ руководителямъ всего дѣла, и управляющимъ дорогою, какъ отвѣтственнымъ распорядителямъ и исполнителямъ всей текущей эксплоатаціонной работы.

Первымъ Предсѣдателемъ Правленія Общества дороги былъ основатель Общества *Павелъ Григорьевичъ Фонъ-Дервизъ.*

Въ Іюнѣ 1869 года Предсѣдателемъ Правленія избранъ былъ гражданскій инженеръ *Иванъ Евграфовичъ Ададуровъ*, состоявшій въ этой должности (за исключеніемъ короткаго перерыва съ 1884 по 1887 г.) по день своей смерти, 1 января 1907 года.

Въ теченіе 35 лѣтъ И. Е. Ададуровъ руководилъ предпріятіемъ съ замѣчательнымъ и выдающимся успѣхомъ. Отдавъ этому предпріятію трудъ всей своей жизни, онъ работалъ съ такимъ напряженіемъ, что, казалось, стремился своимъ единоличнымъ трудомъ разорвать сложную и мощную цѣпь экономическихъ причинъ, неблагопріятно вліявшихъ на любимое имъ дѣло.

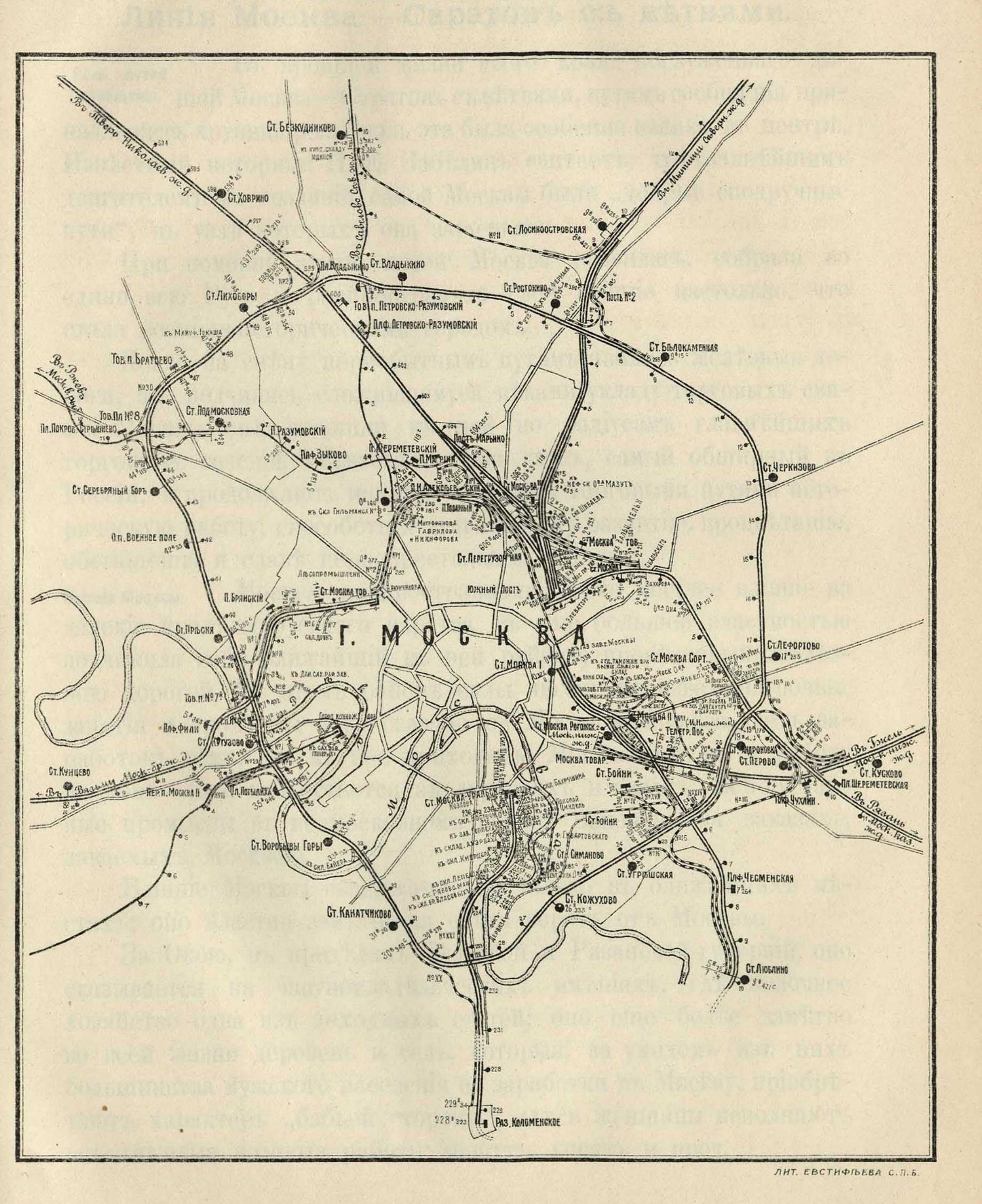
Будучи однимъ изъ виднѣйшихъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей въ Россіи, И. Е. Ададуровъ оставилъ слѣдъ своей плодотворной работы на всѣхъ отрасляхъ эксплоатаціи русской сѣти, а въ особенности на томъ предпріятіи, которымъ онъ много лѣтъ руководилъ. Высокія личныя качества И. Е. Ададурова, его всѣми признанная справедливость и забота о служащихъ, оставили благо-

дарную память о немъ въ широкихъ кругахъ знавшихъ его и работавшихъ съ нимъ и подъ его руководствомъ лицъ.

Очерки многосторонней дѣятельности И. Е. Ададурова помѣщены: въ книгѣ Г. В. Барановскаго «Юбилейный Сборникъ свѣдѣній о дѣятельности бывшихъ воспитанниковъ Института Гражданскихъ Инженеровъ» (Спб. 1893 г.); въ «Извѣстіяхъ Общаго Бюро Совѣщательныхъ Съѣздовъ». (№ 1 за 1907 г.), и въ журналѣ «Желѣзнодорожное Дѣло» (№ 40 за 1907 г.).

Съ мая 1907 года состоитъ Предсѣдателемъ Правленія Общества Тайный Совѣтникъ, Инженеръ Путей Сообщенія, *Федоръ Ивановичъ Шмидтъ* и съ 1912 года, Управляющимъ дорогою Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ, Инженеръ Путей Сообщенія, *Титъ Ивановичъ Акоронко.*

Планъ Московскаго узла.



Лит. Евстифѣева С.П.Б.

Линія Москва — Саратовъ съ вѣтвями.

Роль путей сообщенія.

Въ прошлой жизни всего края, обслуженнаго линіей Москва—Саратовъ съ вѣтвями, путямъ сообщенія принадлежитъ крупная роль; роль эта была особенно велика въ центрѣ. Извѣстный историкъ И. Е. Забѣлинъ считаетъ, что главнѣйшимъ двигателемъ въ созданіи самой Москвы были „добрые сподручные пути“, въ узлѣ которыхъ она зародилась.

При помощи этихъ путей Москва развилась, собрала во едино всю Русь и распространила свое вліяніе настолько, что стала всеміpноисторическимъ городомъ.

Когда на смѣну первобытнымъ путямъ явились желѣзныя дороги, то, подчиняясь сложившемуся вѣками укладу торговыхъ связей Москвы, онѣ подошли къ ней по радіусамъ главнѣйшихъ торговыхъ теченій, образовали здѣсь узелъ, самый обширный въ Россіи, и продолжаютъ начатую древними торговыми путями историческую работу, способствуя дальнѣйшему развитію, процвѣтанію, обогащенію и славѣ первопрестольной столицы.

Вліяніе Москвы.

Москва, распространившая свое могучее вліяніе на далекіе предѣлы русскаго царства, съ еще большей властностью подчинила себѣ ближайшій къ ней районъ, прорѣзанный желѣзною дорогой. Въ этомъ районѣ силы людей, произведенія почвы, занятія и промыслы—все связано съ Москвою. Москва даетъ заработокъ тѣмъ, кто въ нее приходитъ, Москва посылаетъ работу на домъ тѣмъ, кто остается въ деревняхъ и селахъ. Всѣ кустарные промыслы въ подмосковномъ районѣ основаны на заказахъ, даваемыхъ Москвою.

Вліяніе Москвы сказывается не только въ ближайшихъ мѣстахъ; оно властно замѣтно за сотни верстъ отъ Москвы.

За Окою, въ предѣлахъ Тульской и Рязанской губерній, оно сказывается на частновладѣльческихъ имѣніяхъ, гдѣ молочное хозяйство одна изъ доходныхъ статей; оно еще болѣе замѣтно во всей жизни деревень и селъ, которыя, за уходомъ изъ нихъ большинства мужского населенія на заработки въ Москву, пріобрѣтаютъ характеръ „бабьей стороны“; здѣсь женщины исполняютъ всѣ тяжелыя полевыя работы: пашутъ, косятъ и проч.

Полоса земледѣлія.

Подмосковная полоса кустарныхъ и отхожихъ промысловъ смѣняется въ 100 верстахъ отъ Москвы, по переходѣ желѣзнодорожною линіей рѣки Оки, полосою преобладающаго земледѣлія, которое затѣмъ господствуетъ уже на всемъ протяженіи линіи и ея вѣтвей. Во всемъ этомъ районѣ „трудъ, силы, здоровье, время и капиталъ милліоновъ людей отдаются землѣ. Въ ней въ одной тотъ живой родникъ, который долженъ сбалансировать всѣ текущіе расходы населенія, отвѣтить на всѣ его матеріальныя и духовныя потребности. Земля всему обезпеченіе, за все порука; въ ней вся схема расчетовъ, въ ней, какъ въ фокусѣ, собираются и свѣтлые лучи радостныхъ надеждъ и упованій лицъ, алчущихъ необходимаго для нихъ достатка, и мрачныя тѣни невзгодъ, лишеній, потерь, убытковъ, и страхъ передъ ними въ будущемъ. . . все въ землѣ“ [1]).

Торговля, промышленность и желѣзнодорожное движеніе, все находится здѣсь въ тѣснѣйшей зависимости отъ земледѣлія. Обрабатывающая промышленность въ главной своей массѣ заключается въ переработкѣ продуктовъ сельскаго хозяйства, торговля основана на хлѣбѣ; и та и другая настолько зависятъ отъ урожая, что, какъ только случается недородъ, не говоря уже про полный неурожай,—сумма производительности и оборотовъ всегда значительно падаетъ; мельницы, винокуренные и маслобойные заводы, шасталки и крупорушки, распространенные здѣсь повсемѣстно, не только сокращаютъ въ годы неурожаевъ свою работу, но и пріостанавливаютъ ее совершенно.

Другія отрасли промышленности.

Изъ другихъ отраслей промышленности занимаютъ видное мѣсто добыча каменнаго угля и производства: цементное, мануфактурное и лѣсопильное.

Въ послѣдніе годы основаны англичанами свинобойни въ Козловѣ, Никифоровкѣ, Иноковкѣ и Ртищевѣ и холодильные склады въ Козловѣ и Ртищевѣ.

Организованная въ широкихъ размѣрахъ при этихъ свинобойняхъ и складахъ скупка свиней, яицъ и домашней птицы уже отразилась на развитіи свиноводства и птицеводства.

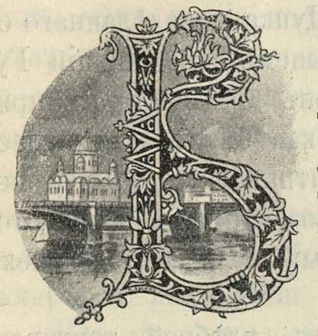
---

[1]) А. П. Энгельгардтъ. Черноземная Россія. Саратовъ, 1902 г., стр. 12.

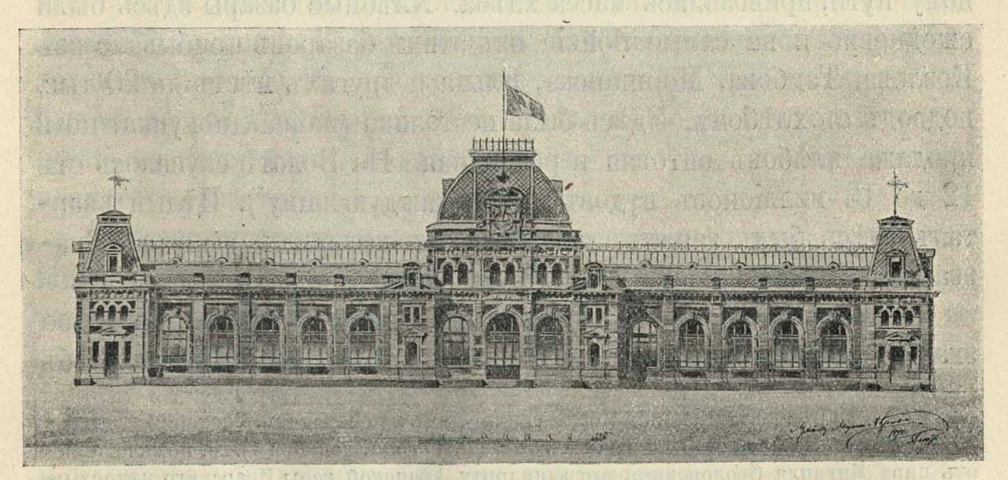
Описаніе станцій и ихъ окрестностей.

Старинѣ святой невольно
Поклоняется душа . . .
Ахъ, Москва родная, больно
Ты, мила и хороша!

Ю. Жадовская.



ъ **Москвѣ** Рязанско-Уральская желѣзная дорога имѣетъ три станціи: пассажирскую, товарную и городскую. Пассажирская и товарная станціи расположены въ Замоскворѣчьи, на Зацѣпѣ; при нихъ же находится и городская станція, имѣющая еще особую контору въ центрѣ торговой части города. Пассажирская и товарная станціи лежатъ рядомъ и раздѣляются Жуковскимъ путепроводомъ, построеннымъ на продолженіи Жуковскаго переулка.



Пассажирское зданіе ст. Москва Рязанско-Уральской ж. д.

Замоскворѣчье издавна было главною торговою частью Москвы. Здѣсь были сосредоточены всѣ торговыя сношенія съ

югомъ и юго-востокомъ Россіи. Коломенская Ямская, лежащая при самой станціи, была занята слободою ямщиковъ, возившихъ по Коломенскому тракту[1]). Зацѣпа была пунктомъ, гдѣ досматривались отъ корчемной таможни въѣзжавшія въ городъ подводы, а такъ какъ для задержки подводъ устроена была цѣпь, то эта мѣстность, лежавшая за цѣпью, получила названіе Зацѣпинской или Зацѣпы [2]). Подводы съ соломой и сѣномъ при въѣздѣ свидѣтельствовались острымъ и длиннымъ щупомъ и мѣсто, гдѣ стояла караулка таможеннаго сторожа, получило названіе Щупка, передѣланнаго съ теченіемъ времени въ Щипокъ. Въ лежащемъ при станціи Гусятниковомъ переулкѣ съ давнихъ временъ былъ старый пригонный скотный дворъ; тогдашняя скотская биржа помѣщалась въ домѣ именитаго гражданина, С. М. Гусятникова, отчего и переулокъ получилъ свое названіе [3]). Въ Кожевникахъ сосредоточены были кожевенные заводы, отъ которыхъ улица и вражекъ получили свое названіе [4]).

Въ Замоскворѣчьи находился центръ хлѣбной торговли. Главнымъ мѣстомъ хлѣбнаго торга была Болотная площадь, или Болото. Сюда, начиная съ сентября и особенно зимою, по санному пути, привозилась масса хлѣба. Хлѣбные базары здѣсь были ежедневно и на самые бойкіе изъ этихъ базаровъ прибывало изъ Козлова, Тамбова, Моршанска, Ельца и другихъ мѣстъ до 20 тыс. подводъ съ хлѣбомъ. Здѣсь была не только главная покупка, но и продажа хлѣбовъ оптовая и розничная. На Болотѣ скупалось отъ 12 до 13 милліоновъ пудовъ хлѣба каждую зиму[5]). Цѣлый кварталъ здѣсь былъ занятъ лабазами, отъ которыхъ получила названіе, прилегающая къ Болоту, Лабазная улица.

Съ проведеніемъ къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ, торговое значеніе Болота сократилось. На этотъ рынокъ доставлялся хлѣбъ

---

[1]) А. Мартыновъ. Названія Московскихъ улицъ и переулковъ. Моск. 1881 г., стр. 86

[2]) Тамъ-же, (стр. 66). Въ грамотѣ 7148 (1640) года, декабря 17-го, пожалованной отъ царя Михаила Ѳеодоровича архимандриту Афонской горы Иверскаго монастыря Пахомію съ братіею, между прочимъ, значится: „въ проѣздехъ мыту и перевозу и мостовщины и тамги и иныхъ ни которыхъ пошлинъ не имати и пропускати ихъ безъ всякія зацѣпки“.

[3]) А. Мартыновъ. Названія Московскихъ улицъ и переулковъ, стр. 53.

[4]) Тамъ-же, стр. 86.

[5]) В. Чаславскій. Хлѣбн. торг. въ центр. районѣ Росс., ч. I, стр. 181--183.

только населеніемъ обойденныхъ желѣзными дорогами уѣздовъ: Веневскаго, Каширскаго и Михайловскаго. Вмѣстѣ съ паденіемъ хлѣбнаго рынка на Болотѣ, упала вообще торговля всего Замоскворѣчья. Эта огромная часть Москвы (приблизительно съ 350.000 населенія), лишенная желѣзнодорожной станціи, принуждена была оплачивать значительные накладные расходы по доставкѣ предметовъ первой необходимости: пищевыхъ продуктовъ, освѣтительныхъ матеріаловъ и топлива. Теряя на этомъ, она была въ худшихъ условіяхъ, чѣмъ другіе московскіе районы, и не могла успѣшно развиваться. Если сравнить теперешній планъ Москвы съ прежнимъ, то станетъ очевиднымъ, что въ то время какъ части города, примыкающія къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, быстро застраивались, въ то время какъ въ нихъ пролагались новыя улицы и создавались новые кварталы, Замоскворѣчье развивалось такъ медленно, что, напр., Кожевники и Зацѣпа остались окраиной Замоскворѣчья, какъ были еще при московскихъ царяхъ [1]).

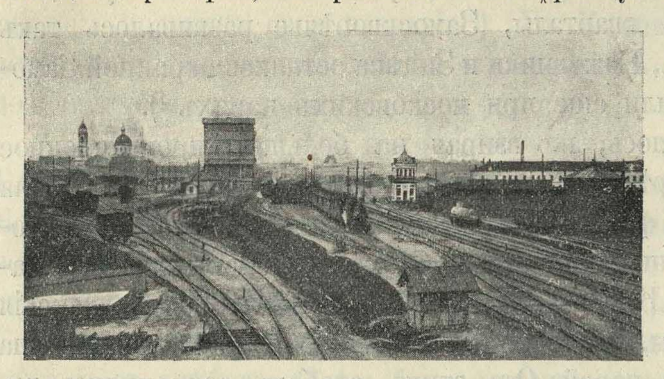
Все это случилось, не взирая на большое промышленное значеніе Замоскворѣчья и на весьма благопріятныя условія для широкаго развитія фабрично-заводской дѣятельности. Сосредоточеніе здѣсь различныхъ производствъ относится къ весьма отдаленному времени. Въ старину въ Замоскворѣчьи были царскія вотчинныя слободы, населенныя мастерами, работавшими на нужды московскихъ царей. Отъ этихъ слободъ сохранились донынѣ названія улицъ и даже уцѣлѣло въ Кожевникахъ—кожевенное производство.

Въ противоположность другимъ частямъ Москвы, изобилующимъ холмами, буграми и оврагами, Замоскворѣчье представляетъ собою большое ровное пространство, ограниченное съ трехъ сторонъ Москвою рѣкою. Рѣка даетъ для фабрикъ достаточное количество нужной имъ воды, а ровная мѣстность не затрудняетъ грузового передвиженія. При наличіи такихъ условій и въ извѣстной зависимости отъ историческаго прошлаго, въ Замоскворѣчьи сосредоточилось около четверти всѣхъ московскихъ

---

[1]) „Экономическія и техническія условія для выбора мѣста товарной станціи Москва Рязанско-Уральская“, Спб., 1897 г., стр. 6.

фабрикъ и заводовъ [1]). Тутъ находятся обширныя производства Цинделя, Бахрушиныхъ, Гивартовскаго, Шрадера, Смирнова, Набгольца, Листа, Бромлея, Людвига Смита, Даниловской мануфактуры и др. Теперь, съ подходомъ къ Замоскворѣчью желѣзной дороги, прежнее его торговое значенiе постепенно возстановляется. Неизбѣжные прежде большiе расходы на гужевой извозъ стали теперь прямымъ сбереженiемъ для населенiя. Со станцiей соединились рельсовыми путями заводы и фабрики, расположенные на Дербеновской [2]) набережной: мануфактуры — Рябовская, Цинделя, Бахрушина, винокуренно-дрожжевой заводъ Гивартовскаго, гончарно-изразцовое производство бр. Власовыхъ, механическiй и чугунно-литейный заводъ Гоппера, химическiй заводъ Фарбверке, генеральное о-во французской ваксы и др.



Москва-Пассажирская (видъ съ Жукова путепровода).

Желѣзнодорожная станцiя стала центромъ обширнаго складочнаго дѣла. Помимо собственныхъ обширныхъ складочныхъ помѣщенiй, вмѣщающихъ свыше 1.000.000 пудовъ разныхъ товаровъ, устроены на сданной дорогою въ аренду землѣ частные склады: три большихъ каменныхъ корпуса сибирскаго банка для храненiя хлѣба, растительнаго масла, хлопка и др., холодильники и склады рыбопромышленниковъ Карастелева и Лбова. Ря-

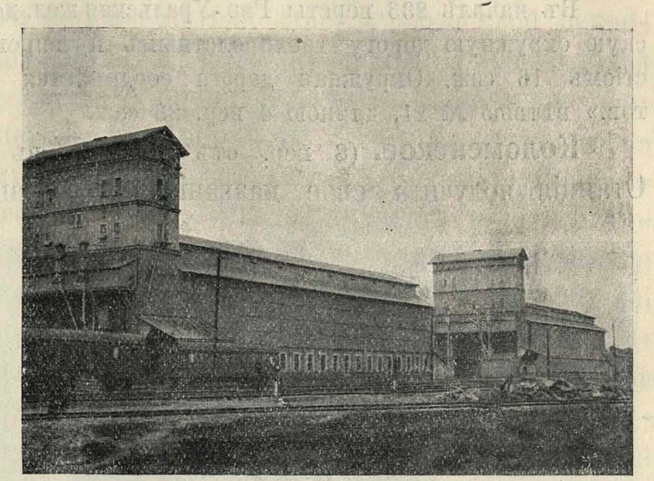
[1]) „Пояснительн. записка къ проекту Московской круговой дороги, составленному Правленiемъ Общества Рязанско-Уральской ж. д.“ Спб. 1897 г., стр. 19.

[2]) Дербеновская набережная получила названiе отъ слова: дерба, дербина, которое означаетъ залежь съ моховиной и кочкарникомъ. Мѣстность эта была вязкая, топкая, что и теперь еще замѣтно. Вотъ какой припѣвъ сложился къ одной изъ русскихъ пѣсенъ, который знакомитъ насъ съ горемычнымъ городомъ Ладогой, Новгородской губернiи, какъ извѣстно, окруженнымъ болотною мѣстностью:

„Ой, Дербень, Дербень, Калуга,
Шандаръ Ладога моя“.

Слово дербень—уже объяснено; Калуга значитъ топь, болото; шандаръ — бѣдный. (А. Мартыновъ. Названiя Московскихъ улицъ и переулковъ, стр. 57).

домъ съ границей отчужденія—построены два большихъ каменныхъ корпуса складовъ русскаго торгово-промышленнаго банка холодильникъ англійской компаніи „Уніонъ“ и др.



Элеваторъ при ст. Москва.

Находящійся при станціи Москва, большой элеваторъ желѣзной дороги, вмѣстимостью на 1.000.000 пудовъ, работаетъ, какъ видно изъ помѣщаемой таблицы, весьма успѣшно:

Годъ поступленія.	ПОСТУПИЛО.				ИТОГО.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	—	290.461	1.009.525	77.799	1.377.785
1907	—	93.933	1.585.448	82.674	1.762.055
1908	748	117.075	998.441	82.466	1.198.730
1909	2.320	119.095	1.436.143	4.080	1.561.638
1910	16.640	291.967	902.141	58.552	1.269.300
Всего . . .	19.708	912.531	5.931.698	305.571	7.169.508

Со ст. Москва отправлено въ 1911 г. свыше 502 тыс. пассажировъ, 9.168 тыс. пуд. грузовъ, главнымъ образомъ, мануфактурныхъ, галантерейныхъ, кондитерскихъ, аптекарскихъ товаровъ, чая, пива, машинъ, желѣзныхъ издѣлій и др., прибыло на станцію—34.901 тыс. пуд. разныхъ товаровъ, преимущественно хлѣба, угля, желѣза, дровъ, хлопка, шерсти, лѣсныхъ матеріаловъ, кирпича, камня и пр.

Пути станціи «Москва—тов.» подходятъ къ самой Москвѣ рѣкѣ; въ этомъ именно мѣстѣ предполагается устройство рѣчного порта, который, такимъ образомъ, будетъ связанъ со станціей и получитъ возможность непосредственной передачи грузовъ съ воды на желѣзную дорогу и обратно.

При станціи Москва—коренное депо, съ паровознымъ зданіемъ на 13 стойлъ, и мастерскія для малаго ремонта паровозовъ; здѣсь же сборный центръ пассажирскаго парка. Къ пассажирскому зданію подходятъ пути трамвая.

Для храненія нефти имѣется на станціи 6 резервуаровъ, общей вмѣстимостью на 585 тыс. пудовъ.

Въ началѣ 233 версты Ряз.-Уральская жел. дор. пересѣкаетъ Московскую окружную дорогу трехпролетнымъ путепроводомъ общимъ отверстіемъ 16 саж. Окружная дорога соединяется со станціей «Москва. тов.» вѣтвью № 21, длиною 4 вер. 23 саж.

Коломенское. (8 вер. отъ Москвы, въ Московскомъ уѣздѣ). Станція получила свое названіе отъ лежащаго недалеко села



Зданіе ст. Коломенское.

Коломенскаго, весьма извѣстнаго въ русской исторіи. Село это, по преданію, возникло въ 1237 г. [1]). При нашествіи на Коломну хана Батыя, нѣсколько семействъ, спасая свою жизнь, приплыли

---

[1]) Названіе Коломенскаго въ первый разъ встрѣчается въ нашихъ актахъ подъ 1328 годомъ въ духовной грамотѣ Ивана Калиты. (А. Корсаковъ. „Село Коломенское", Москва 1870 г., стр. 3).

оттуда по Москвѣ рѣкѣ и поселились здѣсь, образовавъ село, которое первоначально называлось Коломнинскимъ отъ имени города Коломны. Эти первые жители занесли сюда свой исконный промыселъ—садоводство и огородничество, сохранившіяся доселѣ. Коломенское издревле принадлежало къ вотчиннымъ землямъ московскихъ князей. Въ 1335 году Иванъ Калита пожаловалъ это село своему сыну Андрею. Дмитрій Донской здѣсь собирался на Куликовскую битву. Около 500 лѣтъ русскіе государи безпрерывно имѣли въ Коломенскомъ дворцѣ свое лѣтнее пребываніе. „По своему расположенію на берегу Москвы рѣки, среди обширныхъ москворѣцкихъ луговъ, большею частью поемныхъ, оно представляло въ домашнемъ княжескомъ хозяйствѣ едва-ли не лучшую загородную усадьбу, которая, кромѣ хозяйственныхъ статей, можетъ быть, еще болѣе привлекала князей какъ мѣстность, доставлявшая много удобствъ для увеселенія охотою, особенно соколиною. Не говоримъ уже о красотѣ мѣстоположенія, которымъ такъ славится Коломенское и которое также всегда составляло одно изъ важнѣйшихъ условій первоначальныхъ княжескихъ поселеній. Царь Алексѣй Михайловичъ особенно любилъ Коломенское. Онъ въ молодыхъ лѣтахъ со страстью увлекался охотою, по преимуществу соколиною, и почти все лѣто проводилъ въ потѣшныхъ походахъ и поѣздкахъ по окрестностямъ Москвы. Коломенскіе луга, какъ упомянуто, представляли изъ всѣхъ подмосковныхъ едва-ли не самую выгодную мѣстность въ этомъ отношеніи, особенно въ весеннее время. Вскорѣ по вступленіи на престолъ Алексѣй Михайловичъ построилъ въ Коломенскомъ новыя хоромы. Не прошло и десяти лѣтъ, какъ поставлены были тамъ еще новыя хоромы. Затѣмъ еще черезъ десять лѣтъ государь задумалъ выстроить и украсить новое загородное помѣщеніе съ тѣмъ великолѣпіемъ и роскошью, какія только были доступны времени. Когда этотъ дворецъ былъ совсѣмъ отдѣланъ и украшенъ, онъ такъ пестрѣлъ узорчатою рѣзьбою, блисталъ и горѣлъ золотомъ и красками, что по словамъ Рейтенфельса [1]), бывшаго въ немъ вскорѣ по окончаніи ра-

[1]) Яковъ Рейтенфельсъ, авторъ любопытной книги, изданной въ русскомъ переводѣ А. Станкевича (Москва, 1906 г.) подъ заглавіемъ: „Сказанія Свѣтлѣйшему герцогу Тосканскому Козьмѣ Третьему о Московіи“.

ботъ, онъ походилъ на игрушку, только что вынутую изъ ящика“ [1]).

Нидерландскій посолъ Фанъ-Кленкъ, бывшій въ Коломенскомъ дворцѣ въ 1676 году, говоритъ, что въ немъ было до ста комнатъ и нѣкоторыя изъ нихъ, какъ, напримѣръ, аудіенцъ-залъ, украшены богатою живописью. На четырехъ фронтонахъ зданія написаны были четыре части свѣта и объясненіе къ нимъ греческими буквами. За воротами дворца стояли четыре льва, сдѣланныхъ изъ дерева и одѣтыхъ въ шерсть, похожую на львиную. Внутри львовъ находились часовые механизмы, пружина которыхъ заставляла львовъ ворочать глазами и по временамъ издавать страшный ревъ. Внутри воротъ находились четыре такихъ же льва [2]). Кромѣ дворца, въ Коломенскомъ была деревянная восьмигранная башня, построенная изъ бревенъ, мастерски соединенныхъ и искусно наклоненная впередъ“ [3]).

Семеонъ Полоцкій описалъ Коломенскія хоромы въ виршахъ, восклицая:

Седьмъ дивныхъ вещей древній міръ читаше,
Осьмый дивъ — сей домъ — время имать наше.

Дворецъ этотъ существовалъ до времени Екатерины, когда сталъ разваливаться и былъ разобранъ. Чтобы сохранить память о мѣстоположеніи дворца, по линіямъ его основанія или фундамента насадили кусты акаціи, которые до сихъ поръ остаются свидѣтелями заботливости и уваженія Екатерины къ памятникамъ стараго быта. „Этотъ дворецъ былъ послѣднимъ памятникомъ стариннаго русскаго вкуса, русскихъ понятій объ изящномъ въ зодчествѣ, наконецъ, русскаго житья-бытья“[4]).

---

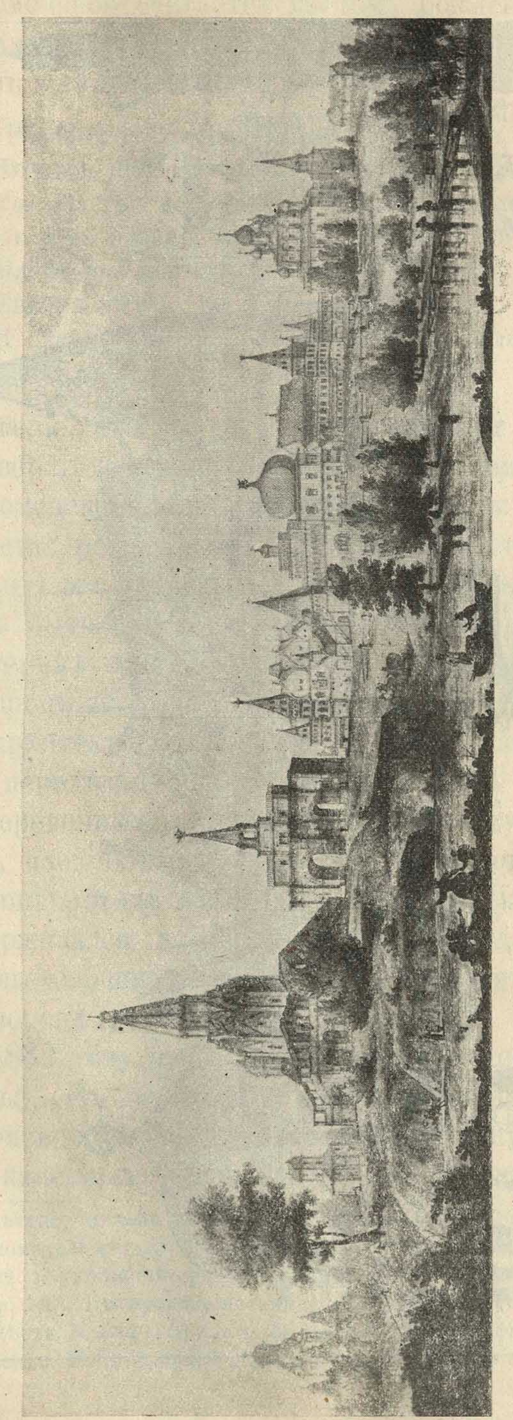
[1]) И. Забѣлинъ. Домашній бытъ русскихъ царей, Москва, 1895 г., ч. I, стр. 444—448.

[2]) Объ этихъ львахъ Симеонъ Полоцкій упоминаетъ въ виршахъ;

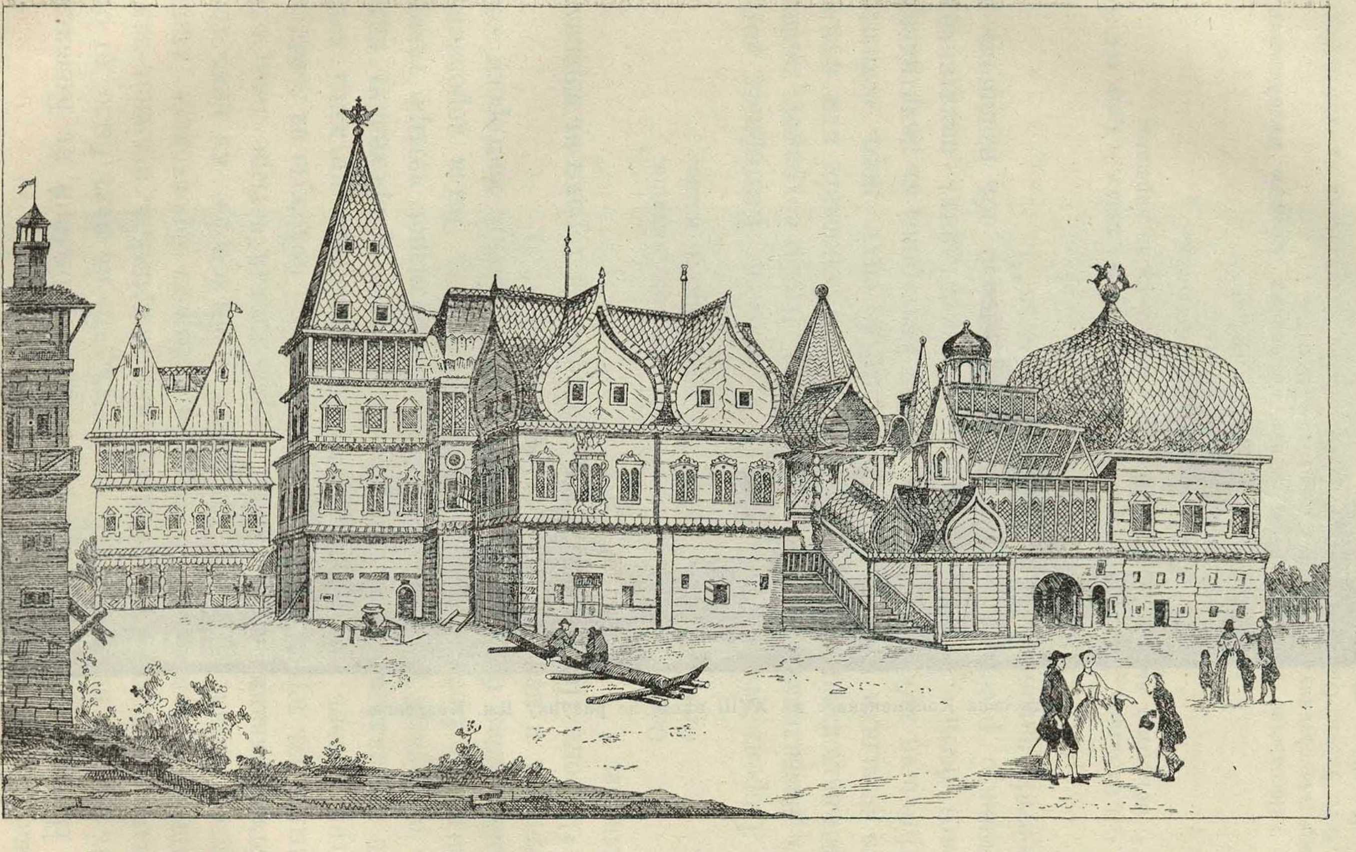
„Яко живіи, львы гласъ испущаютъ,
Очеса движутъ, зіяютъ устами,
Видится, хощутъ ходити ногами“.

[3]) Посольство Кунраада Фанъ-Кленка къ царямъ Алексѣю Михайловичу и Ѳеодору Алексѣевичу, Спб., 1900 г., стр. 515—516 и 524.

[4]) Н. Чаевъ. Описаніе дворца царя Алексѣя Михайловича въ селѣ Коломенскомъ, М. 1869 г., стр. 14.



Видъ села Коломенскаго въ XVIII вѣкѣ, по рисунку Дж. Кваренги.



Видъ дворца царя Алексѣя Михайловича въ с. Коломенскомъ, снятый съ натуры въ царствованіе Императрицы Екатерины II, Гильфердингомъ.

Село Коломенское считается мѣстомъ рожденія Петра Великаго и названо было А. И. Сумароковымъ[1]) „Россійскимъ Виѳлеемомъ“ въ слѣдующихъ стихахъ:

«Россійскій Виѳлеемъ, Коломенско село,
Которое на свѣтъ Петра произвело.
Ты счастья нашего источникъ и начало;
Въ тебѣ величіе Россійско возсіяло;
Младенца, коего ты зрѣло въ пеленахъ
Европа видѣла на городскихъ стѣнахъ,
И океанъ ему подъ область отдалъ воды,
Дрожали отъ него всея земли народы».

Предположеніе, что Петръ Великій родился въ селѣ Коломенскомъ подтверждено Императоромъ Николаемъ I, который, посѣтивъ Коломенское въ 1835 году, сказалъ: „Вотъ, гдѣ я поставлю дворецъ: рожденіе въ этомъ мѣстѣ Петра Великаго и безподобный видъ на древнюю столицу достаточно говорятъ, что здѣсь слѣдуетъ быть царскому жилью“ [2]).

При Екатеринѣ въ Коломенскомъ построенъ былъ новый небольшой дворецъ на самомъ берегу Москвы рѣки, по проекту неизвѣстнаго архитектора; дворецъ этотъ въ царствованіе Николая I былъ передѣланъ: сняли верхнюю часть дворца и надстроили два деревянныхъ этажа; получилась несуразная масса— вмѣсто дворца, плохой жилой домъ. И эта надстройка осталась необитаема, лишь лѣтомъ здѣсь жили лагеремъ кадеты. Видимо, дворецъ поддерживался и въ пятидесятыхъ годахъ: въ его залахъ были цѣлы золоченая мебель, зеркала, картины и портреты. Постепенно дворецъ разрушался... [3]).

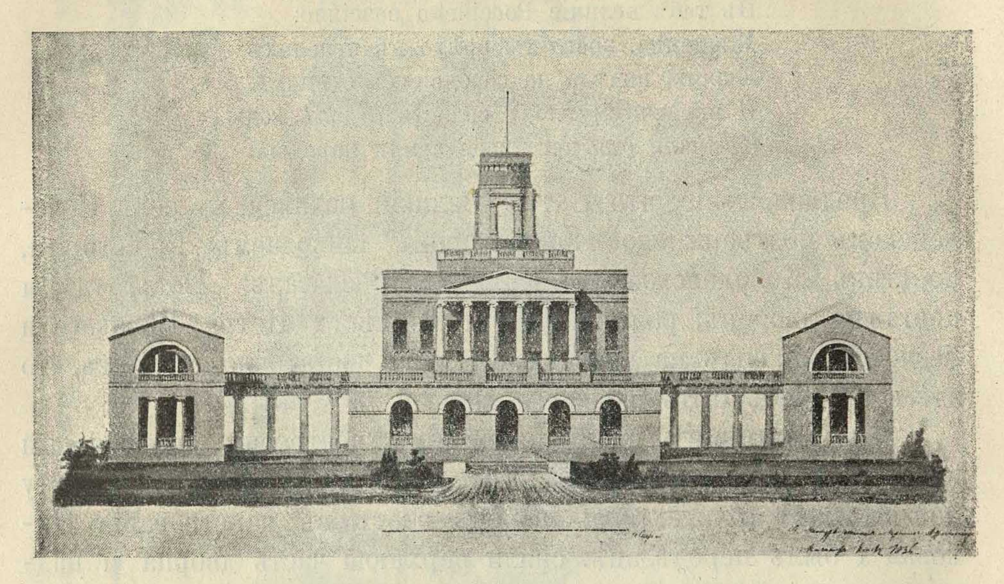
Уже въ 1862 году извѣстный историкъ-археологъ И. Е. Забѣлинъ писалъ: „Въ настоящее время старинное царское дворище въ Коломенскомъ представляетъ видъ запустѣнія и развалинъ. Изъ каменныхъ дворцовыхъ зданій уцѣлѣли до сихъ

[1]) „Мнѣ извѣстно, писалъ Сумароковъ, что въ селѣ Коломенскомъ родился Великій Петръ, основатель нашего благополучія, отецъ отечества, честь своего народа, страхъ непріятелей и украшеніе рода человѣческаго“. („Трудолюбивая Пчела“— апрѣль 1759 г., стр. 140). Цитировано по книгѣ А. Корсакова „Село Коломенское“.

[2]) Историч. Вѣстн. № 1 за 1903 г., стр. 29. Изъ записокъ графа А. Х. Бенкендорфа.

[3]) Н. Бондаренко. Подмосковные дворцы XVIII в. („Старые годы“, Мартъ 1911 г. стр. 20).

поръ переднія ворота съ башнею, заднія ворота, водовзводная башня и ворота въ большой садъ; палаты прежнихъ службъ или дворцовъ *сытнаго, кормоваго* и *хлѣбеннаго*, отданныя теперь подъ трактиръ; стоитъ еще до сихъ поръ на юго-восточномъ углу прежнихъ деревянныхъ царскихъ хоромъ, такъ называемый, *челобитный столбъ*. Разсказываютъ, что на этотъ столбъ въ опредѣ-



Дворецъ Екатерины II въ с. Коломенскомъ (изъ журнала „Старые годы", № 3, за 1911 г.)

ленные дни и часы клали челобитныя царю; вѣроятнѣе, что столбъ устроенъ не для челобитныхъ, а для солнечныхъ часовъ, ибо онъ находился на самомъ дворѣ, куда, какъ извѣстно, изъ постороннихъ никого не пускали, для чего у переднихъ воротъ стоялъ даже и стрѣлецкій караулъ. Съ юго-запада дворище ограждаютъ развалины нижняго этажа старыхъ службъ кормового двора" [1]).

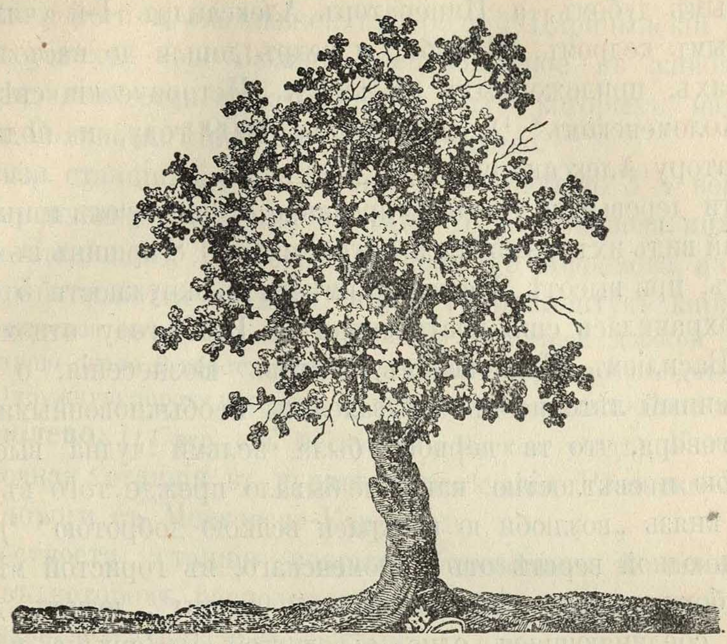
Теперь не существуетъ уже и такъ называемаго челобитнаго столба, онъ разобранъ мѣстными жителями.

Въ Коломенскомъ селѣ получили первоначальное образованіе Петръ I и Александръ I. Сохранившіяся свѣдѣнія указы-

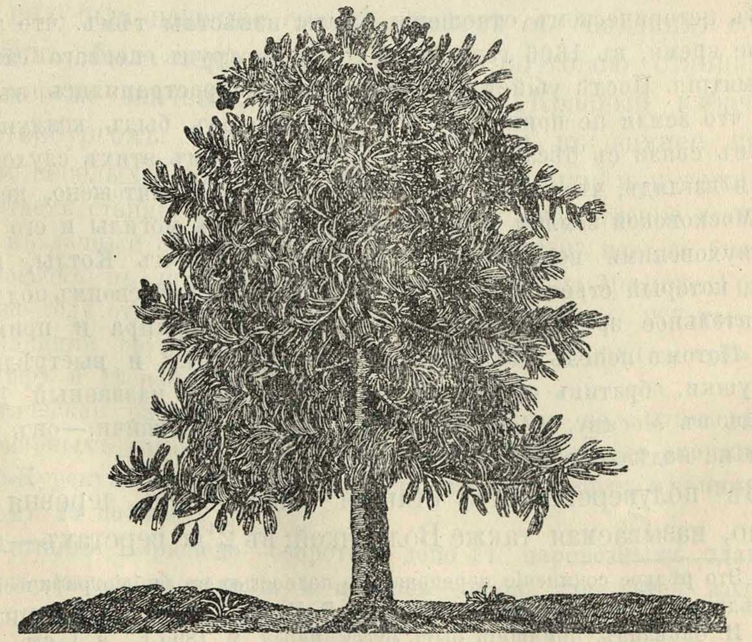
[1]) И. Забѣлинъ. Домашній бытъ русскихъ царей, ч. I, Москва. 1895 г., стр. 455.

ДУБЪ И КЕДРЪ ВЪ САДУ СЕЛА КОЛОМЕНСКАГО

(изъ книги „Историческія свѣдѣнія о селѣ Коломенскомъ").



Сей дубъ присутствіемъ Петровымъ украшался,
Отецъ отечества подъ онымъ просвѣщался.



Подъ кедромъ Александръ здѣсь въ юности своей,
Ученію внималъ для щастья нашихъ дней.

ваютъ, что дьякъ Зотовъ училъ здѣсь грамотѣ Петра I подъ огромнымъ дубомъ, а Императоръ Александръ I-й учился подъ тѣнистымъ кедромъ. И дубъ, и кедръ дошли до насъ въ изображеніяхъ, приложенныхъ къ книгѣ „Историческія свѣдѣнія о селѣ Коломенскомъ" [1]), изданной въ 1809 году, и поднесенной Императору Александру I.

Эти деревья, по мѣстному преданію, существуютъ и нынѣ, хотя внѣшній видъ ихъ измѣнился. Дубъ имѣетъ 8 аршинъ въ обхватѣ, а кедръ, при высотѣ 9 саженъ, имѣетъ въ окружности 5 аршинъ.

Сохранилась еще построенная въ 1530 году отцомъ Грознаго, Василіемъ Ивановичемъ, церковь Вознесенія, о которой современный лѣтописецъ отзывался съ необыкновенными похвалами, говоря, что та церковь была вельми чудна высотою и красотою и свѣтлостію, какой не бывало прежде того въ Руси и что в. князь „возлюби ю и украси всякою добротою" [2]).

Въ одной верстѣ отъ Коломенскаго, въ гористой мѣстности съ глубокими оврагами, называемой „котлы", лежатъ двѣ деревни, соединяющіяся одна съ другой,—„Верхніе котлы" и „Нижніе Котлы".

Въ историческомъ отношеніи Котлы извѣстны тѣмъ, что здѣсь въ смутное время, въ 1606 году былъ сожженъ трупъ перваго самозванца Лжедимитрія. Послѣ убійства Лжедимитрія распространились въ народѣ слухи, что земля не принимала его тѣла, что онъ былъ колдунъ, находился въ связи съ бѣсами и проч. Подъ вліяніемъ этихъ слуховъ установился взглядъ, что «пока тѣло его не будетъ уничтожено, не избыть бѣды Московской землѣ». Тѣло вырыто было изъ могилы и его «сожгли за Серпуховскими воротами, на мѣстѣ, называемомъ Котлы, въ томъ срубѣ, который строилъ покойникъ, чтобъ доставить своимъ подданнымъ увеселительное зрѣлище западно рыцарскаго турнира и примѣрныхъ битвъ. Потомъ пепелъ собрали, всыпали въ пушку и выстрѣлили изъ этой пушки, обративъ ее въ ту сторону, откуда названный Димитрій пришелъ въ Москву. «Вотъ теперь,—говорили москвичи:—онъ не встанетъ и не надѣлаетъ намъ бѣды!». [3]).

Въ полуверстѣ отъ станціи — небольшая деревня Малое Зюзино, называемая также Волхонкой; въ $2^1/_2$ верстахъ—деревня

---

[1]) Это рѣдкое сочиненіе перепечатано полностью въ библіографическомъ описаніи рѣдкихъ и замѣчательныхъ книгъ А. Е. Бурцева, 1901 г. т. III, стр. 55—66.

[2]) И. Забѣлинъ. Домашній бытъ русск. царей, М. 1895 г., ч. I, стр. 444.

[3]) Н. И. Костомаровъ. Собр. сочин. Спб. 1904 г., т. IV, стр. 234 и 235.

Чертаново, при рѣчкѣ Чертановкѣ, протекающей по трубѣ подъ полотномъ дороги и впадающей въ средній Царицынскій прудъ; въ 3½ верстахъ—село Зюзино, расположенное въ живописной мѣстности; здѣсь есть нѣсколько дачъ, изъ которыхъ наиболѣе красивыя Романова, Новикова и Житницкаго.

Вблизи станціи, въ разстояніи отъ одной до 3½ верстъ—шесть кирпичныхъ заводовъ: наслѣдн. Д. А. Романова, инженера Лазарева-Станищева, Якобсона. Новикова и Афремова, на которыхъ вырабатывается въ годъ свыше 7 милл. штукъ кирпича.

Коломенское соединено съ Московской окружной дорогой вѣтвью № 20, длиною около 6 верстъ, при посредствѣ которой производится передача на Окружную дорогу вагоновъ въ количествѣ свыше 100 тыс. въ годъ.

Бирюлево. (17 вер. отъ Москвы, въ Москов. уѣздѣ). Узловая и сортировочная станція въ пунктѣ пересѣченія Рязанско-Уральской ж. дороги съ Московско-Курскою.

Окрестности станціи покрыты березовымъ и осиновымъ лѣсомъ, въ которомъ расположено много хорошихъ дачъ; дачная жизнь развивается здѣсь съ каждымъ годомъ.

До проведенія желѣзныхъ дорогъ деревня Бирюлево, отъ которой получила названіе станція, вмѣстѣ съ сосѣднимъ селомъ Покровскимъ, была первою отъ Москвы почтовою станціею и имѣла такое-же значеніе, какъ извѣстный „Красный кабачекъ" подъ Петербургомъ. Сюда, въ особенности въ зимнее время, любители веселыхъ поѣздокъ ѣзжали на пикники и кутежи. [1]).

Работаетъ станція Бирюлево по пассажирскому движенію главнымъ образомъ въ дачный сезонъ. Въ 1911 г. продано 32527 пассаж. билетовъ всѣхъ классовъ въ преобладающемъ направленіи на Москву. Грузовъ въ томъ же году отправлено 1.233 тыс. пуд., а прибыло 277 тыс. пуд. Преобладающими грузами были: въ отправленіи—кирпичъ, а въ прибытіи—торфъ и лѣсной матеріалъ.

Техническая работа станціи сосредоточивается на составленіи передачъ товарныхъ вагоновъ, идущихъ черезъ Московскую окружную и Московско-Курскую дороги. Ежедневно станція отправляетъ и принимаетъ въ среднемъ 29 поѣздовъ.

При станціи Бирюлево—оборотное депо съ паровознымъ зданіемъ на 7 стойлъ, малыя мастерскія и церковь—школа для дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ на 200 человѣкъ.

---

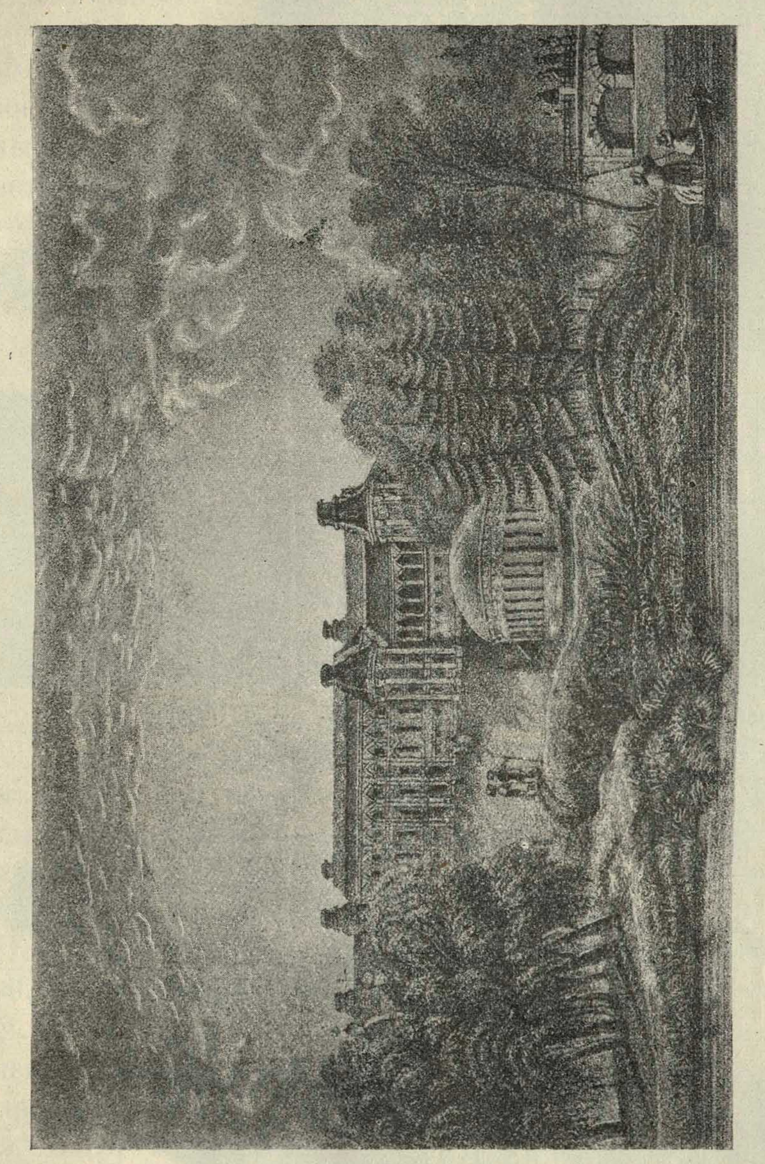
[1]) С. М. Любецкій. Окрестности Москвы, 1880 г., стр. 196.

Въ разстояніи около $1^1/_2$ вер. отъ с. Бирюлево—большой кирпичный заводъ инженера А. П. Верховскаго, съ печью системы Гофмана, выдѣлывающій отъ 5 до 6 милліоновъ штукъ кирпича въ годъ. Заводъ соединенъ со станціей рельсовымъ путемъ протяженіемъ 1,38 вер.

Въ 2-хъ верстахъ отъ Бирюлева къ югу расположено, по обѣ стороны желѣзнодорожнаго полотна, село Булатниково. Хранящаяся въ мѣстной церкви рукописная исторія с. Булатникова повѣствуетъ, что въ 1705 г. здѣсь находился Государевъ дворъ съ хоромными строеніями и садомъ. Въ 1712 году Булатниково по именному указу пожаловано было князю Кантеміру, потомъ перешло въ дворцовое вѣдомство. При Екатеринѣ II, въ с. Булатниковѣ начата была знаменитымъ въ то время архитекторомъ Казаковымъ постройка дворца; выведенъ былъ нижній этажъ, но „по причинѣ турецкой и со шведомъ войны" постройка была оставлена.

Станція Бирюлево связана передаточной вѣтвью со станціей Царицыно-Дачное Московско-Курской ж. д. При этой послѣдней станціи расположено извѣстное дачное мѣсто „Царицыно", имѣющее весьма интересное прошлое. Когда то эта усадьба, называвшаяся „Черная Грязь", принадлежала сподвижнику Софьи князю В. В. Голицыну; по ссылкѣ его, имѣніе было отобрано Петромъ въ казну, а при Аннѣ Іоанновнѣ пожаловано было Антіоху Кантеміру. Усадьба Кантеміра, расположенная при цѣлой сѣти прудовъ, на рѣкѣ Городенкѣ, была весьма живописной и это послужило причиной, что Екатерина II пожелала обратить эту усадьбу въ такое же „Царское Село", какое находилось подъ С.-Петербургомъ. Съ этою цѣлью усадьба была куплена у Кантеміра и поручено было знаменитому въ то время архитектору В. И. Баженову составить проектъ дворца и приступить къ постройкѣ. Строившійся „отличный готическій дворецъ" былъ, по отзывамъ современниковъ, „безпримѣрно хорошъ", но Екатеринѣ онъ не понравился и она приказала сломать его до основанія и построить новый. О причинѣ, побудившей Екатерину уничтожить произведеніе знаменитаго художника, существуетъ легенда, пущенная княземъ Шаликовымъ и повторенная другими:

«Черная крыша дворца со множествомъ окружающихъ его башенъ представляетъ взору—живо и совершенно—крышку гроба и кармелитовъ



Царицыно.

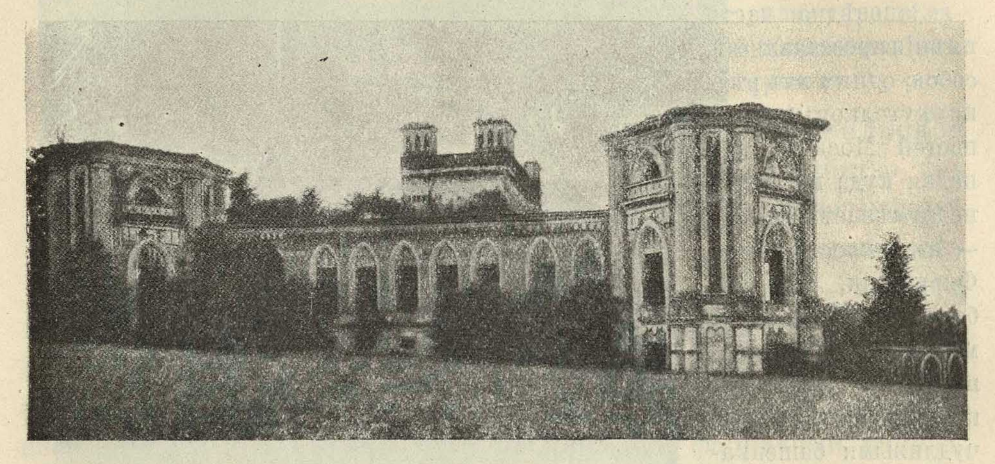
Съ гравюры, приложенной къ сочиненію П. П. Свиньина, „Картины Россіи“, 1839 г.



Паркъ въ селѣ Царицынѣ.
Съ рисунка съ натуры Стакельберга.

или францисканов съ печальными факелами... Смѣетесь и досадуете на такую неудачную выходку Архитектуры... Зависть, косоокая мачеха талантовъ, имѣла счастіе доказать (своимъ способомъ), что первый дворецъ, который былъ, сказываютъ, хорошъ чрезвычайно—очень дуренъ».

Позднѣйшіе изслѣдователи считаютъ, что причиной сломки выстроеннаго В. И. Баженовымъ дворца было неудобное расположеніе комнатъ и сама Екатерина писала объ этомъ дворцѣ, что онъ „внутри долженъ быть измѣненъ, ибо такъ въ немъ было-бъ невозможно жить". Послѣ сломки построеннаго Баже-



Современный видъ дворца въ Царицынѣ, южный фасадъ. (Изъ журнала „Старые годы", № 3, за 1911 г.).

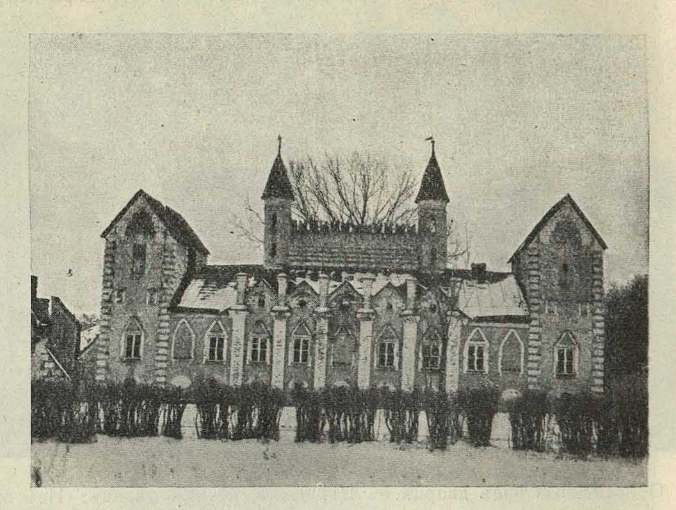
новымъ дворца, другой тоже крупный художникъ Казаковъ приступилъ къ постройкѣ новаго дворца, воспользовавшись фундаментомъ прежняго и это повело къ тому, что и новый дворецъ, вышелъ неудобнымъ и такъ остался неприспособленнымъ къ жизни.

Постройка новаго дворца, совпавшая со второй турецкой войной, шла медленно, а по смерти Екатерины совсѣмъ прекратилась. „И стоятъ теперь эти остатки былого; поросли мхомъ красивые каменные спуски карнизовъ, въ окнахъ торчатъ забытыя кружала, цѣлый лѣсъ березокъ выросъ по обломамъ стѣнъ, внутрь войти жутко... всюду заросль, всюду уныніе... шумъ дачной жизни скорбнымъ эхомъ разносится въ пустомъ, открытомъ залѣ „опернаго дома" .. Грустная грядущая смерть этимъ остаткамъ... Молчаливая повѣсть былого" [1]).

[1]) И. Бондаренко. Подмосковные дворцы XVIII вѣка, („Старые годы", Мартъ 1911 года, стр. 30.)

Расторгуево. (21 вер. отъ Москвы, въ Подольск. уѣздѣ). Станція при имѣніи Д. А. Расторгуева, въ хорошей и живописной дачной мѣстности. Лѣсная часть имѣнія Расторгуева разбита на участки по 500—600 квадр. саж. и распродается подъ дачи.

Близъ станціи существуютъ два дачныхъ поселка „Фельдмаршалскій“ и „Видное“. Первый изъ этихъ поселковъ, расположенный въ предѣлахъ имѣнія свѣтлѣйшаго князя П. Д. Волконскаго, представляется особенно привлекательнымъ.



Домъ въ имѣніи Свѣт. Кн. Волконскаго.

«Заповѣдная часть имѣнія представляетъ собою одинъ изъ рѣдкихъ уголковъ окрестностей Москвы, попадая куда москвичъ недоумѣваетъ, гдѣ онъ — въ окрестностяхъ Флоренціи, или на берегахъ Рейна. Прямо передъ нимъ возвышается средневѣковый замокъ съ причудливыми башенками, съ грозными бойницами, прорѣзывающими покрытыя мохомъ стѣны. Вы идете налѣво; дорога спускается внизъ глубокимъ ущельемъ, надъ которымъ граціозною аркою повисъ въ воздухѣ каменный мостъ; впереди въ крутыхъ берегахъ сверкаетъ зеркальная гладь громаднаго озера; оглядываетесь назадъ: въ полукруглой рамкѣ моста, на голубомъ небѣ рисуются зубчатыя башни, оттѣненныя зеленью. Идете черезъ мостъ — предъ вами, на высокомъ обрывѣ, фронтонъ греческаго храма—усыпальницы князей Волконскихъ; по сторонамъ широкой лѣстницы бронзовые римскіе свѣтильники чудной работы вздымаютъ къ небу свое холодное пламя. Напротивъ храма—на краю обрыва, усыпанная цвѣтами могила молодого князя—юноши, погибшаго трагической смертью, а вдали далекая перспектива волнистыхъ холмовъ, широкій просторъ лѣсовъ и полей. Вы идете по парку; повсюду плѣняютъ взоръ живописныя группы деревьевъ, точно соскользнувшія съ картинъ Коро. Сквозь яркую зелень кленовъ сверкаетъ бѣлый мраморъ; подходите ближе—предъ вами на легкихъ колонахъ вздымается куполъ бесѣдки, гдѣ и донынѣ еще рѣютъ образы дамъ въ фижмахъ и кавалеровъ въ напудренныхъ парикахъ.

На пристани—два сфинкса грезятъ среди сочной зелени о желтыхъ пескахъ пустыни, а рядомъ, на изумрудной лужайкѣ вонзилась въ прозрачный воздухъ тонкая стрѣла обелиска. Дворецъ — это громадный музей, полный несравненныхъ произведенiй искусства и памятниковъ старины». [1])



Арочный мостъ въ имѣнiи свѣт. кн. Волконскаго

Сельское хозяйство въ прилегающемъ къ станцiи районѣ имѣетъ характеръ лишь подсобнаго промысла. Зерновыхъ хлѣбовъ не хватаетъ для мѣстнаго потребленiя и доходъ получается только отъ сбыта дровъ и молока. Около двухъ третей крестьянскаго населенiя уходитъ на заработки въ Москву и фабричный районъ, а та часть населенiя, которая остается на мѣстѣ, занимается разнаго рода кустарными промыслами: выдѣлкою щетокъ, сусальнаго золота, позументовъ, папиросныхъ гильзъ, коробокъ для нихъ и проч.

Въ разстоянiи $1^1/_2$ вер. отъ станцiи находится красильная фабрика Ф. Тэрнэмъ, занимающаяся окраскою бумажныхъ тканей, а въ 2-хъ вер. расположенъ мужской монастырь—Екатерининская пустынь, построенный въ 1660 г. царемъ Алексѣемъ Михайловичемъ.

Домодѣдово. (34 вер. отъ Москвы, въ Подольск. уѣздѣ). Названа станцiя по имени сосѣдняго села Домодѣдова (1200 ж.), расположеннаго при рѣчкѣ Рожаѣ, близъ впаденiя ея въ р. Пахру. Въ XVII вѣкѣ Домодѣдово, съ принадлежавшей къ нему волостью, входило въ составъ дворцовыхъ конюшенныхъ земель, несшихъ

---

[1]) „Фельдмаршалскiй поселокъ", М. 1909 г., стр. 6—7.

спеціальную конную повинность. Первое извѣстіе о Домодѣдовѣ—въ духовной князя Влад. Андр. Серпуховскаго около 1410 г. въ числѣ земель княгини-вдовы. [1]).

Вокругъ станціи тянутся на значительномъ разстояніи лѣса удѣльнаго вѣдомства; въ этихъ лѣсахъ, въ числѣ другихъ животныхъ, сохранились лоси, между которыми встрѣчаются особи крупныхъ размѣровъ.

Вблизи станціи—цементный и кирпичный заводы А. А. Мартьяновой, выработывающіе ежегодно до 1 милл. пудовъ романскаго цемента и 300 тысячъ штукъ кирпича. Здѣсь же кирпичный заводъ И. И. Мигунова, вырабатывающій въ годъ до 3 милл. штукъ кирпича. Въ $1^1/_2$ в.—каменоломни торг. дома Макарычева, Соленова и К°, на которыхъ добывается около 100 тыс. пуд. известковаго камня, идущаго для строительныхъ работъ и пережога на известь.

Въ 3-хъ верстахъ отъ станціи—с. Константиновское, принадлежащее наслѣдникамъ извѣстнаго присяжнаго повѣреннаго В. М. Пржевальскаго. Знаменитый путешественникъ по центральной Азіи Н. М. Пржевальскій здѣсь неоднократно проводилъ время въ семьѣ своего брата. Село Константиновское очень древнее, оно упоминается уже въ духовной грамотѣ великаго князя Дмитрія Ивановича Донского въ 1389 г. [2]). Нынѣ это прекрасное подмосковное имѣніе; полевое хозяйство въ немъ ведется при семипольномъ сѣвооборотѣ съ искусственнымъ удобреніемъ. Въ имѣніи заводъ крупнаго рогатаго скота ярославской и швицкой породъ; садъ на 7 десятинахъ и производство въ небольшихъ размѣрахъ ягодныхъ винъ.

При с. Константиновскомъ—небольшая красильно-аппретурная фабрика К. И. Менцингора, отдѣлывающая и окрашивающая искусственную мерлушку, сукно, драпъ и др. матеріи. При томъ же селѣ — фабрика торг. дома Р. А. Кёлеръ, вырабатывающая сукно изъ верблюжьей шерсти, льняные пожарные рукава и льняные пассы (ремни) для мельничныхъ элеваторовъ. Годовой оборотъ этой фабрики около 1 милл. руб.

Въ 5 вер., при рѣкѣ Пахрѣ,—село Пахра, называемое также Старо-Фроловскимъ Ямомъ. Село это въ прежнее время имѣло большое торговое значеніе. Черезъ него, до проведенія желѣзныхъ дорогъ, проходилъ большой гужевой трактъ, по которому шли въ Москву обозы съ хлѣбомъ изъ Ельца черезъ Веневъ-Каширу и изъ Козлова черезъ Рязань-Зарайскъ

[1]) Ю. Готье. Замосковный край въ XVII вѣкѣ, стр. 490, 579.

[2]) Древ. Росс. Вивліоѳика, ч. IX, стр. 37 (перепеч. въ Мышкинѣ 1898 г.).

Каширу-Пахру. Закрытіе гужевого тракта нанесло этому пункту большой ущербъ и лишило его прежняго оживленія. Теперь въ селѣ выдѣлываются фарфоровые цвѣты, для чего имѣются два заведенія—Жукова и Митюкова.

Въ окрестностяхъ села, по рѣкѣ Пахрѣ, находятся обширныя залежи известняковъ, доставляющихъ строительный камень, главнымъ потребителемъ котораго является Москва. Лежащее въ одной верстѣ отъ Пахры, село Пахрино извѣстно, какъ очень старое: первое извѣстіе «пахряне» въ духовной Ивана Калиты въ 1341 г.

Верстахъ въ 14 отъ Домодѣдова лежитъ село Исупово съ большой шерстопрядильной фабрикой Е. Е. Шлихтермана, выдѣлывающей вигоневой ткани на 1.162.200 руб. при 1033 рабочихъ. Недалеко отъ этого села находятся самыя древнія мячковскія каменоломни. Уже перепись 1646 года упоминаетъ о каменщикахъ-спеціалистахъ въ с. Мячковѣ [1]).

Въ 1911 г. со ст. отправлено около 25 тыс. пассажировъ всѣхъ классовъ, 1.186 тыс. пуд. грузовъ. и прибыло грузовъ 1.018 тыс. пуд.; въ отправленіи преобладалъ камень бутовый, кирпичъ и цементъ, а въ прибытіи—мука, нефтяные остатки, шерсть, ленъ и лѣсъ.

Бѣлые-Столбы. (45 вер. отъ Москвы, въ Броницк. уѣздѣ). По обѣ стороны полустанціи расположены дачные участки, сплошь покрытые 25—35—лѣтнимъ березовымъ лѣсомъ, съ устроенными проѣзжими проспектами, пѣшеходными дорожками и аллеями. Пруды, обширный паркъ, отсутствіе фабрикъ и заводовъ дѣлаютъ эту мѣстность особенно удобной для дачной жизни.

Вблизи, по обѣ стороны дачнаго поселка, села: Мѣткино, Шебанцево, Шубино, съ хорошею земской больницей, и Троицкое. Недалеко находятся благоустроенныя имѣнія А. А. Чикина, Морозова, Петрова, князей Трубецкихъ и др. При полустанціи—почтовое отдѣленіе, сберегательная касса и магазины.

Барыбино. (53 вер. отъ Москвы, въ Подольск. уѣздѣ). Станція при рѣчкѣ Сѣверкѣ, въ довольно живописной мѣстности, изобилующей лѣсами смѣшанныхъ породъ. Мѣстность имѣетъ волнообразный характеръ. Берега рѣчки Сѣверки обрывисты, покрыты хорошей растительностью. Мѣстность эта очень удобна для развитія дачной жизни.

Въ окрестностяхъ станціи, въ разстояніи отъ $1^1/_2$ до 5 верстъ расположены деревни и села: Ярлыково, Кузьминское, Барыкино, Старое, Сырьево, два Уварова, Данилово, Ильинское, Голубино, Лобаново, Ростуново, Шахово и др.

---

[1]) Ю. Готье. Замосковный край въ XVII в., стр. 528 и 568.

Населеніе района станціи Барыбино обладаетъ крайне незначительнымъ земельнымъ надѣломъ и для пополненія своего бюджета вынуждено уходить въ города или на фабрики, женщины-же, въ большинствѣ случаевъ, принуждены оставаться дома и переносить тяжелую нужду за отсутствіемъ мѣстныхъ заработковъ. Для предоставленія женщинамъ заработка министерствомъ земледѣлія устроена въ 8 вер. отъ станціи, въ с. Шебанцевѣ вязальная мастерская.

Въ районѣ отъ 2 до 8 верстъ, находится 7 частновладѣльческихъ имѣній: Алексѣева, Бельгардтъ, Семенова, Соколова и др. Главною доходною статьей этихъ имѣній служитъ молочное хозяйство, дающее въ общей сложности въ годъ свыше 25.000 ведеръ молока, отправляемаго въ Москву.

Изъ окрестныхъ лѣсовъ поступаетъ для отправки въ Москву до 1200 вагоновъ дровъ въ годъ; пассажировъ въ 1911 г. отправлено свыше тыс. человѣкъ.

Михнево. (69 вер. отъ Москвы, въ Серпухов. уѣздѣ), Станція при деревнѣ того же имени, имѣющей болѣе 300 жителей. Возлѣ станціи — паровая мельница Сергѣева.

Окрестная мѣстность довольно густо населена, но деревни и села вообще небольшія. Ближайшія къ станціи: дер. Астафьево, 200 жит., село Васильевское—150 чел., дер. Глѣбово—120 чел., Дворяниново—95 чел., Екиматово—75 чел. и др.

Въ ближайшихъ къ станціи имѣніяхъ Муханова, Бѣляева и Краснощекова развито молочное хозяйство; молоко сбывается въ Москву.

Въ 14 верстахъ отъ станціи, при р. Лопаснѣ, — значительное село Хатунь, съ 2500 жит., входившее въ XVII в. въ составъ «Хотунской дворцовой волости». Впослѣдствіи Хатунская волость принадлежала графу А. Г. Орлову, которымъ была устроена между этой волостью и Москвою голубиная почта [1]). Первое извѣстіе о селѣ Хатунь—въ духовной князя Влад. Андр. Серпуховскаго, около 1410 г., въ числѣ земель третьяго сына, Ярослава [2]). Жители села занимаются, между прочимъ, расписываніемъ гжельской посуды. Въ селѣ Хатуни и его волости есть нѣсколько небольшихъ ткацкихъ фабрикъ.

Грузооборотъ станціи въ 1911 г. составлялъ: по отправленію 796 тыс. пуд. и по прибытію 873 тыс. пуд. разныхъ грузовъ; пассажировъ въ томъ-же году отправлено со станціи свыше 60 тыс. челов.

Жилево. (84 вер. отъ Москвы, въ Серпухов. уѣздѣ). Станція въ 2-хъ верстахъ отъ дер. Жилево и въ такомъ же разстояніи отъ деревни Савино; въ 3-хъ верстахъ—село Шматово, въ 5 вер-

---

[1]) М. И. Пыляевъ. Старая Москва, стр. 198.

[2]) Ю. Готье. Замосковный край въ XVII в., стр. 580.

стахъ село Ильинское и въ 7 верстахъ села: Ситьня-Щелкановка и Старая-Ситьня. Общее количество населенія въ этихъ деревняхъ и селахъ около 2700 человѣкъ. Большинство населенія живетъ отхожимъ промысломъ и земледѣліемъ не занимается.

На разстояніи 4 — 8 верстъ расположены частновладѣльческія экономіи Дудинскихъ, Ященко-Хмѣлевскаго, Броневскаго, Бартенева, Моргунова и Никитина. Обработка земли въ этихъ экономіяхъ ограничивается собственными надобностями и доходъ извлекается только изъ лѣсной площади, сводимой участками на дрова.

Въ 5 верстахъ—химическій заводъ товарищества бр. Красавиныхъ, на которомъ занято до 200 челов. рабочихъ. Для завода прибываетъ разныхъ грузовъ до 400 тыс. пудовъ и отправляется заводомъ до 250 тыс. пуд. химическихъ продуктовъ.

Въ 7 верстахъ фабрика столоваго бѣлья Ильи Чистова сыновья, занимающая 150 рабочихъ и дающая для перевозки до 30 т. пуд. груза по прибытію и до 25 т. пуд. по отправленію.

Въ 8 верстахъ — 3 фабрики парчи бр. Сычковыхъ и Іонова — при дер. Матвѣйково и Марка Еремина — при с. Вихорна; фабрики эти отправляютъ въ годъ не болѣе 2 тыс. пудовъ.

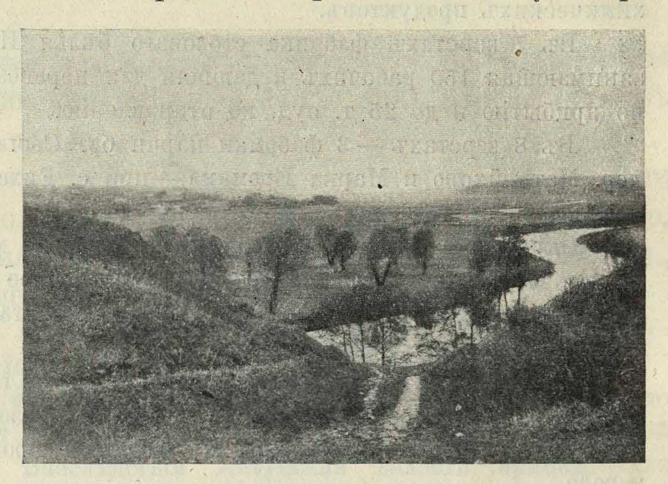
Окрестности станціи изобилуютъ лѣсомъ, мѣстность болотистая и сырая. Подвозныя дороги въ осеннее и весеннее время не проѣздны и стоимость подвоза поэтому очень высокая. На станціи имѣются склады Товарищества Бр. Красавиныхъ.

Въ 1911 г. отправлено со станціи около 22 тыс. пассажировъ всѣхъ классовъ и 786 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 302 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладали дрова и продукты производства химическаго завода.

Кашира. (102 верст. отъ Москвы). До проведенія желѣзныхъ дорогъ, г. Кашира лежалъ на торговомъ трактѣ, носившемъ названіе „Каширки“. По этому тракту шли обозы съ хлѣбомъ въ Москву изъ Ельца, черезъ Веневъ-Каширу-Пахру и изъ Козлова, черезъ Рязань—Зарайскъ. Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, оставившихъ Каширу въ сторонѣ, торговый трактъ закрылся, товары, вмѣсто гужевой доставки, пошли по желѣзной дорогѣ. Каширскіе торговые люди стали переносить свою дѣятельность въ другіе пункты и ростъ городского населенія пріостановился. Въ 1864 г. всѣхъ жителей было въ Каширѣ 3800 чел., а по всеобщей переписи въ 1897 г., оказалось только 4.000 чел. Населеніе Каширы занимается садоводствомъ. Въ городѣ болѣе

160 садовъ съ 6 тыс. плодовыхъ деревьевъ, приносящихъ до 4.500 пуд. фруктовъ. Послѣ сооруженія желѣзной дороги черезъ Каширу, торговля города стала оживляться и населеніе къ 1 января 1910 г. увеличилось до 5.800 чел.

Городъ Кашира до XVII вѣка находился на лѣвой сторонѣ Оки, близъ устья рѣки Каширки, въ 7 вер. отъ нынѣшней Каширы, между д. Городище и с. Старая Кашира. Вблизи этого села сохранилось городище квадратной формы размѣромъ 57 × 58 саж., огражденное массивнымъ валомъ съ южной и восточной стороны, высотой не менѣе 8 арш. и вдвое болѣе низкимъ валомъ со стороны р. Каширки. На городище черезъ валъ ведутъ трое воротъ; подъ стѣнами валовъ производится ломка известняка. По перенесеніи на правый берегъ, Кашира играла роль крѣпости, имѣла земляной валъ съ палисадами и деревянными башнями; остатки земляного вала кое гдѣ еще сохранились.



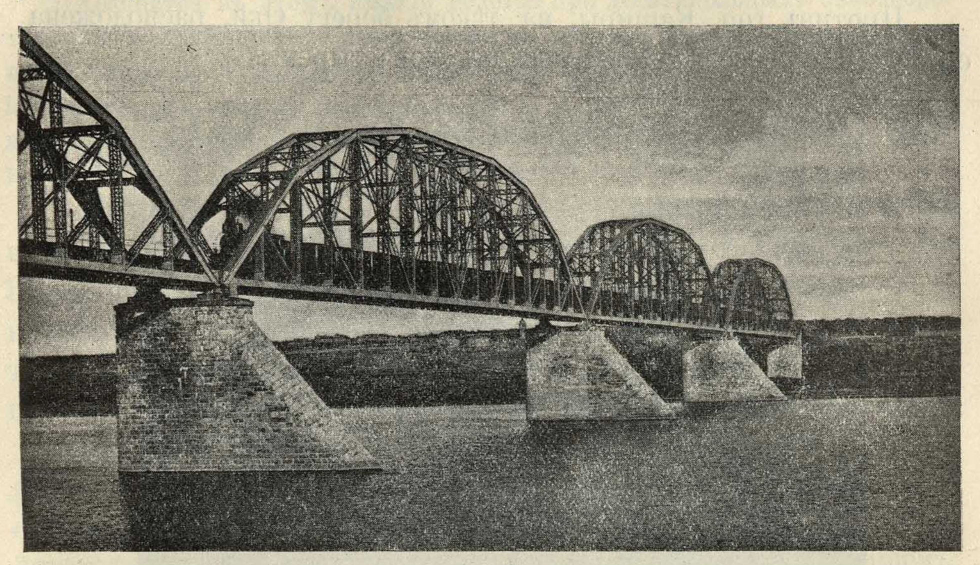
Старая Кашира на лѣвомъ берегу р. Оки. Рѣка Каширка. Слѣва уголъ земляного крѣпостного вала.

Заслуживаетъ особаго вниманія желѣзнодорожный мостъ черезъ р. Оку. Построенный по проекту профессора Московскаго инженернаго училища инженера Проскурякова, по типу американскихъ мостовъ. Мостъ этотъ, отверстіемъ 238 саж., съ ѣздою по низу, въ четыре пролета по 58 саж., занималъ, по величинѣ пролетовъ, до постройки моста на Астраханской линіи черезъ р. Бузанъ, первое мѣсто въ Европейской Россіи.

При станціи Кашира — коренное депо, имѣющее до 65 паровозовъ, обслуживающихъ поѣзда до Москвы, Павельца и Венева; два паровозныхъ зданія на 25 стойлъ съ мастерскими для малаго ремонта паровозовъ, заводъ Рязанско-Уральской дороги для изготовленія бетонныхъ и желѣзобетонныхъ издѣлій и одноклассное смѣшанное училище на 120 чел.

Вблизи станціи образовался значительный, изъ года въ годъ растущій, поселокъ.

Грузооборотъ ст. Кашира въ 1911 г. составилъ по отправленію 1.191 тыс. пуд. и по прибытію 631 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ, дрова и овощи, въ прибытіи лѣсной матеріалъ. Пассажировъ отправлено со станціи около 44 тыс. челов.



Желѣзнодорожный мостъ черезъ р. Оку у г. Каширы.

Окрестности Каширы довольно привлекательны, а недалеко отъ города, на Тульской сторонѣ Оки, есть мѣста, съ которыми связаны историческія воспоминанія. Такъ, въ 5 вер. отъ города находится село Колтово, имѣющее до 800 жит. Здѣсь въ древности былъ городъ Колтескъ. Близъ с. Колтово сохранился большой сторожевой курганъ, расположенный на высокой мѣстности съ видомъ на 14—16 вер. кругомъ [1]). Верстахъ въ 12—15 отъ Каширы, на рѣчкѣ Безпутѣ разбиты были татарскія полчища въ 1517 г. русскими воеводами: кн. Волконскимъ и Тутыхинымъ. Верстахъ въ 8 выше впаденія р. Безпуты въ Оку, противъ устья Лопасни, расположено село Городище. [2]) Здѣсь находился древній городъ Лопасня. При этомъ городѣ переправился черезъ Оку въ 1380 г. Дмитрій Донской, шедшій отсюда, во время похода своего къ Куликову полю „Рязанскими землями". Послѣ присоеди-

[1]) Записки отд. русск. и славян. археологіи, т. VII, 1905 г., стр. 134 и 135.

[2]) Археологъ Н. И. Троицкій въ своемъ изслѣдованіи: „Село Городище", (Тула, 1897 г.) приходитъ къ выводу, что село это—мѣсто древняго лѣтописнаго города Лопастни.

ненія Лопасни къ Московскому государству, татарскіе набѣги опустошили совершенно правый берегъ Оки и навсегда разрушили городъ Лопасню. [1]).

Противъ гор. Каширы, на лѣвомъ берегу Оки, расположена слобода Бѣлопесоцкая съ мужскимъ монастыремъ.



Видъ Бѣлопесоцкой слободы противъ г. Каширы.

Отъ ст. Кашира до ст. «Ожерелье» путь идетъ почти непрерывнымъ крутымъ 11 тысячнымъ подъемомъ и на протяженіи $8^1/_2$ вер. поднимается на 41,67 саж.

Ожерелье. (110 вер. отъ Москвы, въ Каширск. уѣздѣ). Станція расположена на водораздѣлѣ рѣкъ Оки и Смедвы, на высотѣ 99,75 саж. надъ уровнемъ моря.

Отъ станціи Ожерелье идетъ вѣтвь на городъ Веневъ.

Въ разстояніи отъ 2 до 4 вер. отъ станціи расположены небольшія деревни: Ожерелье, Слободка, Пенье и село Грабченка.

Въ близкомъ сосѣдствѣ со станціей — (отъ 2 до 7 вер.) находится шесть частновладѣльческихъ экономій: В. К. Ротъ, С. Н. Макарова, С. А. Евдокимова, В. П. Широкова, А. Е. Орлова и М. И. Чукаева.

Въ 15 вер. отъ станціи, близъ Оки, при с. Сѣнково — имѣніе В. Д. Брянскаго, площадью 743 дес., замѣчательное двѣнадцатипольными сѣвооборотами, молочнымъ хозяйствомъ, разведеніемъ стерлядей и налимовъ, питомниками фруктовыхъ и лѣсныхъ деревьевъ и крахмальнымъ заводомъ.

---

[1]) В. П. Семеновъ. Россія, т. 2, стр. 695.

Пурлово—разъѣздъ. (120 вер. отъ Москвы, въ Каширск. уѣздѣ). Въ 3 вер. отъ Пурлова, при дер. Бурцево (до 250 ж.), расположено имѣніе В. П. Франке (530 дес.).

Хозяйство въ этомъ имѣніи ведется при десятипольныхъ сѣвооборотахъ съ травосѣяніемъ. Сорта полевыхъ растеній преимущественно высокіе. Стадо молочнаго скота ангельнской породы, свиньи—чистокровные іоркширы, изъ птицъ разводятся куры и утки разныхъ породъ. При имѣніи винокуренный заводъ и большой фруктовый садъ съ питомникомъ [1]).

Богатищево. (130 вер. отъ Москвы, въ Каширск. уѣздѣ). Станція недалеко отъ с. Богатищева, въ которомъ болѣе 500 жит. Въ 3 верстахъ отъ станціи паровая мельница Е. Е. Горбунова, а въ разстояніи около 9 верстъ, при сельцѣ Рѣдькино, — бумаготкацкая фабрика торг. дома наслѣдниковъ Е. С. Карякиной, съ годовымъ производствомъ на 456 тыс. руб., при 348 рабочихъ.

Въ 5 верстахъ отъ Богатищева, при рѣкѣ Смедвѣ, находится деревня Кирѣевка, при которой имѣніе Члена Государственнаго Совѣта, сенатора А. П. Никольскаго, извѣстнаго въ литературѣ, между прочимъ, экономическимъ изслѣдованіемъ: *„Земля, община и трудъ“ (Спб. 1902 г.).*

Въ этомъ трудѣ г. Никольскій рѣшительно высказывается противъ общиннаго пользованія землей, въ которомъ онъ видитъ основной тормазъ сельскохозяйственнаго прогресса и основную причину упадка народнаго благосостоянія. Возстаетъ онъ и противъ чрезмѣрнаго дробленія земельныхъ участковъ, нарушающаго устойчивость крестьянскаго хозяйства, высказываясь за установленіе законодательнымъ порядкомъ недѣлимости участковъ и отчуждаемости ихъ только въ полномъ составѣ.

Верстахъ въ 10, въ прямомъ направленіи отъ деревни Кирѣевки, ниже ея, по той же рѣкѣ Смедвѣ, расположена деревня Дулебина (до 400 ж.), замѣчательная тѣмъ, что здѣсь провелъ свои дѣтскіе годы (1826—1830) одинъ изъ талантливыхъ русскихъ писателей Д. В. Григоровичъ, и что здѣсь же впослѣдствіи (1846—1851 г.) развился и окрѣпъ его литературный талантъ. Одинъ изъ разсказовъ Д. В. Григоровича носитъ названіе *„Смедовская долина“ (Собр. соч. т. 7, стр. 1—18).*

Верстахъ въ 6 къ юго-западу отъ станціи Богатищево находится сельцо Тюнежъ (800 ж.), при которомъ имѣніе К. П. Шуцкаго (604 дес.), замѣчательное системой хозяйства съ 10 польными сѣвооборотами и тра-

---

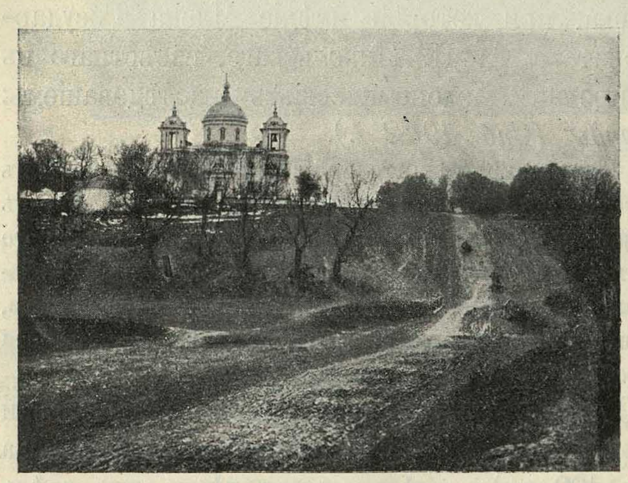
[1]) Краткія справочн. свѣд. о нѣкотор. русск. хоз., вып. I, стр. 144.

восѣяніемъ, стадомъ молочнаго скота голландской породы (70 гол.) и сыровареннымъ заводомъ, перерабатывающимъ до 10 тыс. пудовъ молока собственнаго хозяйства и приготовляющимъ сыры бакштейнъ и французскіе.

Въ 12 верстахъ къ востоку отъ ст. Богатищево, близъ границы Зарайскаго уѣзда, лежитъ сельцо Даровое, имѣющее до 700 жит. Здѣсь провелъ свое дѣтство знаменитый писатель Ѳ. М. Достоевскій, въ имѣніи, принадлежавшемъ его отцу. Впечатлѣнія окружавшей его дѣтство мѣстности отразились въ его „Братьяхъ Карамазовыхъ“, „въ Дневникѣ писателя“ и во многихъ другихъ его произведеніяхъ [1]).

Въ окрестныхъ селеніяхъ развито промышленное огородничество, садоводство и молочное хозяйство. Много мѣстныхъ крестьянъ работаетъ на московскихъ и подмосковныхъ мануфактурахъ.

Узуново. (145 вер. отъ Москвы, въ Веневск. уѣздѣ). Станція въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ деревней Закрутье и селомъ Узуновымъ, съ населеніемъ въ общей сложности 350 душъ.



Видъ близъ ст. Узуново.

Возлѣ Узунова расположено имѣніе наслѣдниковъ Д. Н. Попова, замѣчательное заводомъ рысистыхъ лошадей и молочнымъ хозяйствомъ. Здѣсь же имѣніе инженеръ-механика А. Г. Толоконникова съ девятипольными сѣвооборотами и винокуреннымъ заводомъ, выкуривающимъ 25.000 ведеръ спирта.

Въ 4-хъ верстахъ— имѣніе А. П. Миленина съ обширнымъ фруктовымъ садомъ, занимающимъ 40 десятинъ, и винокуреннымъ заводомъ, вырабатывающимъ до 80 тысячъ ведеръ спирта. Изъ другихъ сосѣднихъ имѣній заслуживаетъ вниманія экономія Ладыженской съ обширнымъ птицеводствомъ.

Серебряные Пруды. (157 вер. отъ Москвы, въ Веневск. уѣздѣ). Станція въ 2-хъ верстахъ отъ с. Серебряные Пруды, рас-

---

[1]) В. П. Семеновъ. Россія, т. 2, стр. 398 и 399.

положеннаго на р. Осетрѣ [1]). Село это въ старину (XVI в.) было городомъ. Нынѣ оно имѣетъ 5 тыс. жителей, много лавокъ, еженедѣльные базары и особые торжки. Село очень хорошо отстроено, крестьянскія избы, по преимуществу, кирпичныя; при нихъ есть и сады. Слѣды города еще уцѣлѣли въ старомъ городищѣ. Село Серебряные Пруды принадлежитъ гр. С. Д. Шереметеву.

Въ имѣніи графа С. Д. Шереметева (12.229 десят.) ведется хорошее хозяйство при многопольныхъ сѣвооборотахъ и сѣменахъ лучшихъ сортовъ; есть школа скотоводства и молочнаго хозяйства, сыроваренный заводъ, изготовляющій сыръ бакштейнъ, опытное поле и метеорологическая станція. Фруктовый садъ занимаетъ 15 десятинъ [2]). Въ 3-хъ верстахъ, при с. Дудинѣ,—винокуренный заводъ гр. С. Д. Шереметева и въ 9 верстахъ, при с. Аннино, такой же заводъ Махотина. Оба завода вырабатываютъ въ совокупности до 40 тыс. ведеръ картофельнаго спирта.

Въ окрестныхъ селахъ развито садоводство и птицеводство, продукты которыхъ сбываются въ Москву.

Особенностью района является женскій отхожій промыселъ: ежегодно лѣтомъ много женскаго населенія уѣзжаетъ на заработки на подмосковные огороды и на торфяныя работы во Владимірскую и Нижегородскую губерніи.

Въ 1911 г. со ст. Серебряные Пруды отправлено 18 тыс. пассажировъ и 886 тыс. пуд. грузовъ, прибыло грузовъ 370 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладалъ хлѣбъ, въ прибытіи—лѣсъ.

Кораблевка—разъѣздъ. (164 вер. отъ Москвы въ Михайлов. уѣздѣ). Въ окрестностяхъ (отъ 1/2 до 2-хъ верстъ) расположены селенія: Николаевка—200 душъ, Кораблинка—150 д., Суховка—200 д. и Елисѣевка—200 душъ.

Крестьянское населеніе занимается земледѣліемъ и отчасти садоводствомъ: около 10% населенія уходитъ въ Москву на заработки. Въ ближайшемъ районѣ находится пять частновладѣльческихъ экономій съ развитымъ садоводствомъ и молочнымъ хозяйствомъ.

Треполье. (172 вер. отъ Москвы, въ Михайлов. уѣздѣ). Станція возлѣ хутора кн. А. С. Гагарина, при которомъ имѣется паровая мельница. Въ 400 саженяхъ расположена деревня Малое Треполье, отъ которой станція получила свое названіе.

---

[1]) По свидѣтельству П. С. Палласа, переправлявшагося черезъ рѣку Осетръ у Серебряныхъ Прудовъ, рѣка эта называлась „Осетръ Ивановичъ“; отчество присвоено было рѣкѣ отъ озера Иванова, изъ котораго она вытекаетъ. (Палласъ, Путешествія, ч. 3, стр. 346).

[2]) Кратк. справочн. свѣд. о нѣкотор. русск. хоз., вып. I, стр. 134—136.

Въ 6 вер. имѣніе Мошково С. В. Коробьина—замѣчательное скотоводствомъ голландской породы и коневодствомъ (першероны и клейдесдали) [1]).

Въ районѣ станціи находятся три паровыя мельницы и три винокуренныхъ завода, вырабатывающихъ до 150.000 ведеръ спирта, который вывозится гужемъ въ рязанскій винный складъ.

Михайловъ. (189 в. отъ Москвы). До проведенія желѣзныхъ дорогъ г. Михайловъ участвовалъ въ довольно оживленныхъ торговыхъ отношеніяхъ съ Москвою. Въ то время черезъ Михайловъ шелъ одинъ изъ самыхъ большихъ гужевыхъ путей отъ Воронежа и Ельца на Зарайскъ и Коломну. Гужевой транспортъ. требовавшій заготовки корма для лошадей, помѣщеній и довольствія для людей, запасовъ перевозочныхъ приспособленій и мастерскихъ для ихъ изготовленія и починки, поддерживалъ торговлю и промышленность городского населенія. Съ постройкой желѣзныхъ дорогъ, связавшихъ черноземную полосу съ Москвою, все, что поддерживалось большимъ движеніемъ по гужевому пути, пало, такъ какъ путь долженъ былъ закрыться. Это нанесло сильный ударъ городу, обороты его значительно сократились. Наиболѣе предпріимчивые и состоятельные купцы поспѣшили перенести свою дѣятельность къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и въ Михайловѣ остались только тѣ торговцы, которые не могли принимать серьезнаго активнаго участія въ торговлѣ, ставшей въ новыя условія, созданныя паровымъ транспортомъ. Застой въ дѣлахъ, необходимость нести расходы на перевозку своихъ мѣстныхъ произведеній гужемъ тогда, какъ сосѣдніе города пользовались благами рельсовыхъ путей, привели городъ къ значительному упадку. Въ началѣ 60-хъ годовъ прошлаго вѣка въ Михайловѣ было населенія 8000 человѣкъ. По переписи 1897 года населенія (съ пригородными слободами), оказалось всего 9200 человѣкъ. За 36 лѣтъ приростъ населенія оказался всего въ 1200 человѣкъ. Видимо, городъ вовсе не развивался. Только съ проведеніемъ черезъ Михайловъ желѣзной дороги, въ немъ вновь начала оживляться торговля и промышленность, развилась скупка хлѣбовъ, появились шасталки и другія промышленныя предпріятія, открыто отдѣленіе русскаго торгово-промышленнаго банка и проч.

---

[1]) Лискунъ. Краткія свѣдѣнія о животноводствѣ, стр. 556.

Михайловъ довольно древній городъ. Основаніе его относится къ 1551 г., когда Иванъ Грозный приказалъ „заложить здѣсь городъ, удобный крѣпостью отъ напрыска вражьяго“. Такимъ образомъ основаніе города вызвано было стратегическими цѣлями; онъ долго назывался украинскимъ городомъ и содержалъ собственныхъ казаковъ [1]).

Михайловъ расположенъ по обоимъ берегамъ рѣки Прони; въ городѣ и прилегающихъ къ нему слободахъ 7 церквей и монастырь. Въ окрестностяхъ ломки хорошаго камня, сбываемаго въ количествѣ до 2 милліоновъ пудовъ. Въ подгородной слободѣ Плотницкой развито плетеніе кружевъ.

Грузооборотъ ст. Михайловъ въ 1911 г. составилъ по отправленію 1.557 тыс. пуд. и по прибытію 1.419 тыс. пуд., пассажировъ отправлено свыше 48 тыс. человѣкъ.

Недалеко отъ Михайлова, между дорогою въ Рязань и р. Пронею, сохранились слѣды трехъ укрѣпленій, отъ времени утратившихъ свою фигуру и величину. Одно изъ нихъ находится на крутомъ берегу рѣки Жраки, близъ дер. Поярково; другое—при впаденіи рѣчки Лубянки въ Жраку и третье—на берегу р. Прони близъ с. Новорожественскаго. Это послѣднее носитъ названіе «городка Андрея Лешнина». На мѣстѣ его стоялъ нѣкогда городъ Ижеславецъ, въ 1237 году разрушенный Батыемъ. До сихъ поръ село Новорожественское называется еще у мѣстныхъ жителей Жиславскими выселками; болѣе же принятое въ окрестностяхъ названіе этого села, Жиславъ [2]).

Въ 9 вер. отъ г. Михайлова, въ имѣніи Я. И. Ганкина, при с. Еринѣ, находятся обширныя залежи известняка и глины, для эксплоатаціи которыхъ образовано акціонерное общество Еринскаго портландъ-цементнаго завода, устраивающее обширный заводъ, расчитанный на производство до 10 милл. пудовъ портландъ-цемента въ годъ. Заводъ соединяется рельсовымъ путемъ со ст. Михайловъ.

Голдино—разъѣздъ. (202 вер. отъ Москвы, въ Михайлов. уѣздѣ). Разъѣздъ при с. Голдинѣ, имѣющемъ болѣе 1000 жителей. Площадка разъѣзда имѣетъ отмѣтку 100,32 саж. надъ уровнемъ моря и является наивысшей точкой всей Московско-Павелецкой линіи.

По сосѣдству имѣнія: А. С. Черкасова и В. В. Сѣкерина. Полевое хозяйство въ имѣніи Сѣкерина при семипольномъ сѣвооборотѣ съ кор-

---

[1]) М. Макаровъ. Записки о земляхъ рязанскихъ (Чтен. въ Об ис. и др. Рос.). за 1846 г. № 1, стр. 16—17.

[2]) М. Барановичъ. Рязанская губ., Спб., 1860 г., стр. 544.

неплодами. и травосѣяніемъ. Плодовый садъ съ питомникомъ занимаетъ 8 десят. Въ имѣніи Черкасова большое стадо молочнаго скота (160 головъ), плодовый садъ, занимающій 12 десятинъ, и винокуренный заводъ, съ производствомъ 43.000 ведеръ спирта. Молоко сбывается въ Москву.

Гагарино. (210 вер. отъ Москвы, въ Михайловск. уѣздѣ). Станція въ 3-хъ верстахъ отъ имѣнія кн. Н. М. Гагариной, при с. Коровино, съ населеніемъ до 300 челов.

Въ имѣніи кн. Гагариной 1475 десятинъ, изъ нихъ болѣе 250 дес. лѣса; хозяйство ведется при 4-хъ польномъ сѣвооборотѣ, имѣется небольшой заводъ рысистыхъ лошадей и стадо молочнаго скота, половина котораго симментальской породы, и винокуренный заводъ, выкуривающій 70 тыс. ведеръ спирта. Садъ, въ которомъ преобладаютъ яблоки, занимаетъ 11 десят. (3000 корней, кромѣ ягодныхъ).

Въ 2¹/₂ верстахъ—имѣніе «Феняево» князя М. С. Гагарина, 1260 дес. съ винокуреннымъ заводомъ, вырабатывающимъ около 75 тыс. ведеръ спирта. Скота симментальской породы 200 головъ, лошадей 130 головъ, овецъ—90 штукъ. Фруктовый садъ занимаетъ 25 десятинъ.

При станціи образовался торговый поселокъ, въ которомъ паровая мельница, 2 лѣсныхъ и 2 керосиновыхъ склада и другія торговыя и промышленныя заведенія.

Въ окрестностяхъ станціи—обширныя залежи торфяниковъ, часть которыхъ разрабатывается.

Въ 1911 г. отправлено со станціи Гагарино пассажировъ свыше 15 тыс. челов. и грузовъ 608 тыс. пуд.; прибыло грузовъ 433 тыс. пуд.; преобладали въ отправленіи хлѣбъ и спиртъ, въ прибытіи—лѣсъ и каменный уголь.

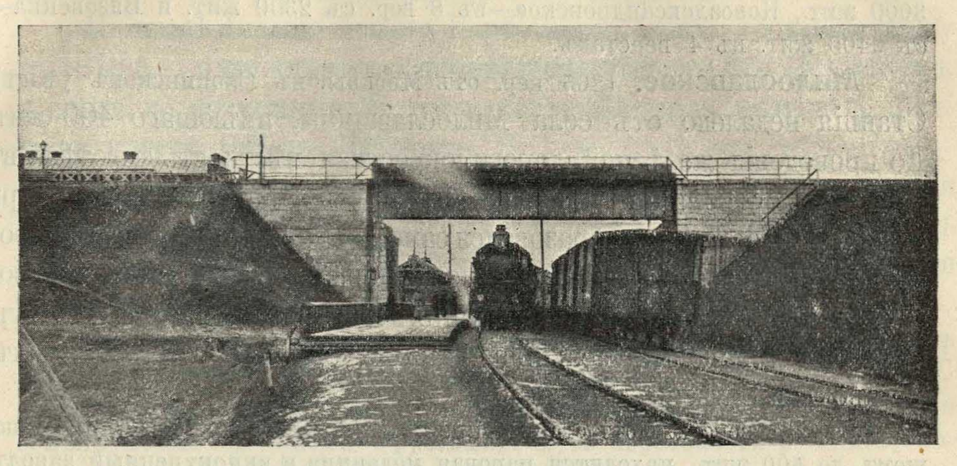
Мшанка. (230 вер. отъ Москвы, въ Скопинск. уѣздѣ). Станція въ 4-хъ верстахъ отъ с. Мшанки, имѣющаго 3000 жителей, при р. Вердѣ.

Дѣятельность станціи незначительна, въ районѣ ея нѣтъ частновладѣльческихъ хозяйствъ и крестьянское населеніе занимается земледѣліемъ въ небольшихъ размѣрахъ. Главное занятіе населенія—отхожій промыселъ для добыванія торфа.

Кремлево—останов. пунктъ. (232 вер. отъ Москвы, въ Скопинск. уѣздѣ). Здѣсь Рязанско-Уральская дорога пересѣкаетъ Сызрано-Вяземскую, переходя надъ нею по желѣзному путепроводу отверстіемъ въ 7 саженъ. Пассажиры пересѣкающихся линій имѣютъ здѣсь пересадку.

Въ 3 верстахъ отъ станціи расположены села: Мшанка, Павелецъ и Хворощевка, съ населеніемъ отъ 3000 до 3500 душъ. Населеніе изъ

этихъ селъ уходитъ массами на огородныя и торфяныя работы въ Московскій районъ и на М.-Нижегородскую дорогу.



Путепроводъ Рязанско-Уральской ж. д. черезъ Сызрано-Вяземскую ж. д. на ст. Кремлево.

Отъ Кремлева къ Павельцу путь идетъ почти сплошнымъ 11,6 тыс. подъемомъ и на протяженіи 5 верстъ поднимается на 24 сажени.

Павелецъ. (238 вер. отъ Москвы, въ Скопинск. уѣздѣ). Недалеко отъ станціи — село Павелецъ, расположенное при р. Вердѣ и имѣющее до 3500 жит. Село это пріобрѣло извѣстность мѣсторожденіями каменнаго угля и строительнаго камня, нашедшаго примѣненіе даже при постройкѣ храма Христа Спасителя въ Москвѣ (выстроена изъ него лѣстница къ Іордани). Для разработки каменнаго угля образовано было въ 1872 году „акціонерное общество каменноугольной промышленности московскаго бассейна", но оно скоро распалось. Въ изданной этимъ обществомъ рекламной брошюрѣ [1]) передъ реализаціей капитала, количество каменнаго угля въ Павельцѣ опредѣлялось въ 1 милл. пуд. съ десятины. Заарендовано-же было обществомъ десять тысячъ десятинъ.

По берегамъ Теменки, близъ Павельца, находится мѣсторожденіе чистой сѣры. Пластъ сѣры отъ $1/2$ до 4 дюймовъ толщины обнаруженъ горнымъ инженеромъ Романовскимъ, но подробно не обслѣдованъ и практическое его значеніе не выяснено

На станціи—оборотное депо съ паровознымъ зданіемъ на 13 стойлъ, врачебный пріемный покой и двухклассное смѣшанное училище на 200 чел.

---

[1]) Московскій каменноугольный бассейнъ и Павелецкія копи. Спб. 1872 г.

Въ ближайшихъ окрестностяхъ Павельца есть нѣсколько крупныхъ селъ: Делехово—въ 3-хъ вер. съ 2100 жит., Хворощевка—въ 5 верст. 3000 жит., Новоалександровское—въ 8 вер. съ 2300 жит. и Вязовенка—съ 2400 жит. въ 4 верстахъ.

Милославское. (265 вер. отъ Москвы, въ Скопинскомъ уѣздѣ). Станція недалеко отъ села Милославщины, имѣющаго 400 жит. До проведенія желѣзной дороги окрестная мѣстность тяготѣла въ торговомъ отношеніи къ г.г. Скопину и Данкову. Теперь при станціи Милославское образовался самостоятельный торговый и промышленный центръ; здѣсь идетъ ежедневная ссыпка хлѣба, подвозимаго изъ селъ и деревень, лежащихъ на разстояніи 25-30 верстъ, имѣются 2 паровыя мельницы Расторгуева и бр. Харламовыхъ, 7 лавокъ и 3 лѣсныхъ склада.

Въ 2½ верстахъ отъ станціи, при с. Шишкинѣ (Покровскомъ), имѣющемъ до 500 жит., находится паровая мельница и винокуренный заводъ, принадлежащіе Лебедевымъ. Спиртъ съ винокуреннаго завода вывозится гужемъ въ г. Ряжскъ и для желѣзнодорожной перевозки не поступаетъ. Въ селѣ Шишкинѣ бываетъ довольно значительная ярмарка.

Въ 1911 г. со ст. отправлено свыше 10 тыс. пассажировъ и 1.291 тыс. пуд. грузовъ, прибыло грузовъ 674 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи мука и хлѣбъ въ зернѣ, въ прибытіи—зерновой хлѣбъ, лѣсъ и каменный уголь.

Протекающая въ верстѣ отъ станціи рѣчка Сухая Полотемна съ крутыми берегами въ весеннее и осеннее время крайне затрудняетъ подвозъ и тогда значительная часть груза изъ селеній, расположенныхъ по другую сторону этой рѣчки, подвозится, вмѣсто станціи Милославское, въ Скопинъ.

Гротовскій—разъѣздъ. (272 вер. отъ Москвы, въ Скопинск. уѣздѣ). Получилъ названіе по имени профессора Н. Я. Гротъ, имѣніе котораго расположено по сосѣдству.

Въ 7 верстахъ отъ разъѣзда—дер. Мураевня съ принадлежащими князю М. В. Долгорукову залежами и копями „богдеха“ (смолистаго угля). Открытъ этотъ уголь 15 августа 1869 г.; свойство и разработка его описаны въ брошюрѣ: *„Мураевнинскій уголь“*, *(Спб. 1870 г.)*. Эти каменноугольныя копи принадлежали въ 1870-хъ годахъ Губонину, которымъ устроенъ былъ здѣсь спеціальный заводъ для выдѣлки минеральныхъ маслъ. Добыча доходила до 300 тыс. пуд., но производство это упало, вслѣдствіе бывшей тогда отдаленности копи отъ желѣзныхъ дорогъ. Въ послѣдніе

годы въ Мураевнѣ возобновилась добыча угля, но въ сравнительно небольшихъ размѣрахъ: добывается въ годъ около 200.000 пудовъ.

По изслѣдованію геолога Барбота-де-Марни, произведенному въ 1870 г., количество угля опредѣлено здѣсь въ 325.170.000 пуд. и признано возможнымъ извлечь болѣе 200 милл. пудовъ [1]). Толщина пласта угля до 3 аршинъ [2]).

Въ 2-хъ верстахъ отъ Гротовскаго разъѣзда, въ имѣніи Штуцера, также имѣются залежи каменнаго угля; пластъ лежитъ на глубинѣ 15 арш. отъ поверхности земли; въ послѣднее время началась его разработка.

Около разъѣзда имѣется нѣсколько небольшихъ деревень, дворовъ въ 50—100, крестьяне занимаются хлѣбопашествомъ.

Въ 4 вер. отъ разъѣзда, при почтовой платформѣ, устроенной для обмѣна почты съ селомъ Урусовымъ, путь пересѣкаетъ р. Ранову мостомъ отверстіемъ 45 саж., при высотѣ насыпи 12.43 с.

Урусово—разъѣздъ. (279 вер. отъ Москвы, въ Раненб. уѣздѣ). Старинное село Урусово, часть котораго и донынѣ носитъ названіе „городка", существовало въ видѣ сторожеваго укрѣпленія (острожка) еще во времена набѣговъ татаръ, отъ котораго и получило названіе городка Урусъ (русскаго городка). Для защиты этого городка были водворены въ XVI—XVII в. нѣкоторыя семьи дворянъ и дѣтей боярскихъ, получившихъ здѣсь болѣе или менѣе значительныя вотчины.

Въ Урусовѣ родилась и выросла первая русская поэтесса А. И. Бунина, здѣсь она и погребена.

При Урусовѣ находятся нынѣ имѣнія извѣстныхъ дѣятелей крестьянской реформы: Н. И. и П. П. Семеновыхъ, князя П. Н. Кропоткина, Н. Я. Гротъ и князя Шаховского [3]). Имѣнія обладаютъ хорошимъ скотоводствомъ; продукты молочнаго хозяйства сбываются, главнымъ образомъ, въ Москву. Въ селѣ Урусовѣ насчитывается до 200 дворовъ, есть почтовое отдѣленіе, 29 іюня и 8 сентября бываютъ ярмарки; предметъ торговли преимущественно хлѣбъ.

---

[1]) Горн. Журн. 1871 г., т. II, стр. 49.

[2]) П. А. Земятченскій въ книгѣ „Желѣзныя руды центральной части Европейской Россіи" показываетъ (стр. 156) толщину угольнаго пласта въ 1 арш. 4$^1/_2$ верш. Въ той же книгѣ о рудныхъ залежахъ въ Мураевнѣ и окрестностяхъ, стр. 246—247.

[3]) В. П. Семеновъ, Россія, т. 2, стр. 405.

Троекурово. (289 вер. отъ Москвы, въ Раненбургск. уѣздѣ). Узловая станція для линій, идущихъ на Богоявленскъ-Саратовъ, и на Астапово-Лебедянь-Елецъ.

Съ проведеніемъ желѣзной дороги здѣсь образовался большой торговый поселокъ со складами и стала развиваться значительная скупка хлѣбовъ, подвозившихся раньше въ Раненбургъ и Митягино.

Въ 1911 г. со ст. отправлено пассажировъ около 12 тыс. челов. и грузовъ, главнымъ образомъ, хлѣба 825 тыс. пуд.; прибыло на станцію 200 тыс. пуд. грузовъ, въ которыхъ преобладали лѣсные матеріалы и нефтяные продукты.

Въ 9 верстахъ отъ станціи, при селѣ Денисовѣ, — винокуренный заводъ Н. Л. Тарасова, выкуривающій до 100.000 ведеръ спирта. Спиртъ этотъ вывозится владѣльцемъ въ казенный винный складъ въ г. Ряжскъ и частью отправляется въ сѣверныя губерніи.

Въ 15 верстахъ при хуторѣ Надеждино имѣніе удѣльнаго вѣдомства въ 11.000 дес., съ большимъ фруктовымъ садомъ, занимающимъ 10 десят. и племеннымъ скотоводствомъ.

Зыково—разъѣздъ. (30 вер. отъ Москвы, въ Раненбургск. уѣздѣ). Разъѣздъ получилъ названіе отъ сосѣдняго села Зыково, рядомъ съ которымъ лежатъ села: Ломовое, Климово, Пиково и Журавинки, съ населеніемъ въ общемъ 18—20 тысячъ душъ. Село Климово сплошь населено молоканами.

Въ 1—2 вер. отъ разъѣзда—имѣніе Журавинки, въ имѣніи паровая мельница,—производительностью до 700 вагоновъ въ годъ и молочное хозяйство, дающее до 500 пудовъ молока въ мѣсяцъ, сбываемаго въ Москву.

Раненбургъ. (312 вер. отъ Москвы). Городъ Раненбургъ сравнительно молодой. При Петрѣ Великомъ здѣсь было село Слободское, которое въ 1702 г. подарено Петромъ князю А. Д. Меньшикову. Императоръ, посѣщая Воронежъ, гдѣ основаны были имъ корабельныя верфи, останавливался всегда у своего любимца, который на возвышенномъ берегу Становой-Рясы выстроилъ красивую усадьбу съ нѣсколькими каменными зданіями, окружилъ ее правильнымъ землянымъ укрѣпленіемъ, по голландской системѣ, состоявшимъ изъ пяти бастіонныхъ фронтовъ и назвалъ Ораніенбургомъ [1]).

При воцареніи Петра II, когда Меньшикова постигла опала, Ораніенбургъ назначенъ былъ ему мѣстомъ жительства; но вскорѣ

[1]) М. Барановичъ. Рязанская губ., стр. 518—519.

знаменитый временщикъ лишенъ былъ и этой милости и сосланъ въ Березовъ.

Послѣ ссылки Меньшикова, Ораніенбургъ со всѣми принадлежащими къ нему деревнями былъ взятъ въ казну и приписанъ къ Козловскому уѣзду. При вступленіи на престолъ Елизаветы Петровны, сюда сослана была Анна Леопольдовна съ семействомъ. Сынъ ея Іоаннъ Антоновичъ былъ увезенъ отсюда какимъ-то монахомъ заграницу, но пойманъ въ Смоленскѣ [1]). Послѣ этого Анна Леопольдовна, съ семействомъ, была переведена въ болѣе безопасное для правительства мѣсто—Холмогоры. Іоаннъ Антоновичъ заключенъ на всю жизнь въ Шлиссельбургскую крѣпость, гдѣ убитъ во время попытки Мировича освободить его въ 1764 году.

Въ 1779 году, по приказу Екатерины II, Раненбургъ сталъ городомъ. Изъ построенныхъ Меньшиковымъ зданій часть за ветхостью разобрана, а два каменныхъ двухъэтажныхъ корпуса перестроены для помѣщенія присутственныхъ мѣстъ и острога [2]).

Изъ памятниковъ старины въ Раненбургѣ уцѣлѣли остатки Меньшиковой крѣпости. На мѣстѣ ея раскинутъ городской садъ, въ которомъ стоитъ нѣсколько древнихъ пушекъ. Подъ садомъ, по мѣстнымъ свѣдѣніямъ, существуютъ подземные ходы.

Расположенный въ довольно плодородной мѣстности, Раненбургъ очень рано втянутъ былъ въ торговыя сношенія съ Москвою. Мѣстное купечество, наравнѣ съ козловскими купцами, участвовало въ снабженіи Москвы хлѣбомъ, закупая его не только въ своемъ уѣздѣ, но и въ сосѣднихъ уѣздахъ: Лебедянскомъ, Данковскомъ и отчасти въ Козловскомъ. Послѣ проведенія Рязанскб-Козловской жел. дороги, Раненбургъ сдѣлался однимъ изъ самыхъ значительныхъ рынковъ Рязанской губерніи. Торговля Раненбурга особенно была сильна крупою, мукою, овсомъ и рожью [3]). Хлѣба изъ Раненбурга отправлялись черезъ станцію Александроневскую, которая до 1890 года называлась «Раненбургъ». Нынѣ торговое значеніе Раненбурга, по сравненію съ прежнимъ, уменьшилось по той причинѣ, что часть мѣстныхъ купцовъ перенесла свои операціи на сосѣднія станціи (Богоявленскъ, Астапово, Троекурово), куда теперь подвозится хлѣбъ, стягивавшійся ранѣе въ г. Раненбургъ. Но городъ всетаки развивается. Ко времени проведенія Рязанско-Козловской линіи

---

[1]) Никитинъ. Исторія Смоленска, стр. 247.

[2]) Историческій обзоръ г. Раненбурга, 1882 г., стр. 2.

[3]) В. Чаславскій. Хлѣбн. торговля центр. района Россіи, ч. 1, стр. 59.

(въ 1866 г.) въ Раненбургѣ было всего 4816 жит., по всеобщей переписи 1897 года, въ немъ оказалось 15.400 человѣкъ, а на 1 января 1910 года числится 15.900 душъ обоего пола.

Изъ промышленныхъ заведенiй въ Раненбургѣ имѣются: табачная фабрика Оловникова, обрабатывающая махорку, кожевенный заводъ Зенкина, мыловаренный Трофимова, паровыхъ мельницъ и шасталокъ 4, принадлежащихъ С. С. Головину, А. Ф. Казьмину, Семенову и Федорову.

Въ городѣ еженедѣльные базары по средамъ и субботамъ и ярмарки 15 августа, 14 и 15 сентября и около монастыря 29 iюня.

Въ 1911 г. отправлено со ст. Раненбургъ свыше 36 тыс. челов. пассажировъ и 1.642 т. п. грузовъ; прибыло грузовъ 1.303 т. п. Преобладали: въ отправленiи хлѣбъ, мука, скотъ, лошади, свиньи, табакъ, яйца, мясо, овощи и плоды, въ прибытiи—хлѣбъ, нефть, лѣсные матерiалы, соль, пиво и др.

Въ 2-хъ верстахъ отъ города, на берегу р. Становой Рясы, находится Петропавловскiй мужской монастырь, основанный по преданiю Меньшиковымъ.

Снѣжетокъ—разъѣздъ. (323 вер. отъ Москвы, въ Раненбургск. уѣздѣ). Разъѣздъ въ двухъ верстахъ отъ села Снѣжетокъ, съ населенiемъ около 500 человѣкъ.

Въ 3-хъ верстахъ отъ разъѣзда села Старое Кленское (болѣе 5000 жит.) и Змiевка, при которомъ расположено хорошее имѣнiе М. Д. Путиловой. По сосѣдству при селѣ Мещера—такое же имѣнiе Слѣпцова. Въ окрестностяхъ есть еще нѣсколько частновладѣльческихъ экономiй, немного, впрочемъ, замѣчательныхъ въ хозяйственномъ отношенiи.

По близости разъѣзда двѣ паровыхъ и двѣ водяныхъ мельницы и кирпичный заводъ.

Богоявленскъ. (334 вер. отъ Москвы, въ Козловск. уѣздѣ). Узловая станцiя для линiй, идущихъ на Рязань, Павелецъ-Москву, Смоленскъ, Елецъ и Бенкендорфъ-Сосновку. Въ 1-й верстѣ отъ станцiи—село Ново-Богоявленскiе выселки. Тутъ существуетъ базаръ и производится покупка привозимаго крестьянами хлѣба.

Въ районѣ станцiи отъ 5 до 8 верстъ—нѣсколько крупныхъ и торговыхъ селъ: Иловай-Дмитрiевское, Ковердяки, Иловай-Рождественское, Сеславино, Хоботцы-Васильевскiе, Казинки, Старое и Новое Горитино.

Населенiе занимается, кромѣ хлѣбопашества, птицеводствомъ и въ особенности культурою табаку. Табаководство настолько

выгодно, что нѣкоторыя села, напр. Старое Сеславино, занимаются исключительно разведеніемъ табаку.

Въ 4-хъ верстахъ имѣніе «Рыково» наслѣдниковъ кн. Н. С. Волконскаго съ опытнымъ полемъ, травосѣяніемъ, молочнымъ стадомъ швицкой породы и плодовымъ садомъ въ 8 десятинъ.

Въ 8 вер. имѣніе «Никольское» М. М. Любощинскаго площадью 1240 десятинъ. Въ хозяйствѣ примѣняются лучшіе сѣмена и корнеплоды, плодовый садъ занимаетъ 11 десятинъ (яблони осеннихъ сортовъ), скотъ—полукровный швицкій, овцы—мясныя, свиньи іоркширы. При имѣніи винокуренный заводъ, выкуривающій милліонъ градусовъ спирта изъ продуктовъ собственнаго хозяйства.

На станціи—хлѣбный складъ, площадью 196 квадр. саж., депо на 10 стойлъ, 3 резервуара для храненія нефти и начальное одноклассное смѣшан. училище на 70 челов.

Работа станціи Богоявленскъ въ 1911 г. составила: по отправленію свыше 51 тыс. пассаж. и 776 т. п. грузовъ; по прибытію 454 т. п. грузовъ. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ, мука, яйца, куры живыя и битыя и табакъ, въ прибытіи—лѣсные матеріалы.

Бригадирская—полустанція. (346 вер. отъ Москвы въ Козловск. уѣздѣ). Названіе получила отъ небольшого селенія Бригадирскаго; расположена полустанція при с. Иловай—Рождественскомъ, съ населеніемъ до 2400 челов.

Село Иловай—одно изъ первыхъ поселеній на границѣ Московской Украйны. Спустя 32 года послѣ основанія гор. Козлова, въ 1668 году, оно уже жило обычной сельской жизнью.

Хоботово. (354 вер. отъ Москвы, въ Козловск. уѣздѣ). Станція—въ 3 верстахъ отъ дер. Хоботъ. Въ періодъ заселенія края дер. Хоботъ была сторожевымъ пунктомъ. „На Воронежѣ, подъ большимъ Юрьевскимъ лѣсомъ, у Хобота была Рязанская сторожа“ [1]).

Въ 5 верстахъ, въ имѣніи Часовникова,—винокуренный, крахмальный и паточный заводы, вырабатывающіе въ общемъ до 300 тыс. пудовъ спирта, крахмала и патоки. На заводахъ перерабатывается въ годъ до 1.000.000 пудовъ картофеля и занято отъ 200 до 300 человѣкъ рабочихъ.

Кочетовка. (367 вер. отъ Москвы, въ Козловск. уѣздѣ). Станція—недалеко отъ с. Кочетовки, имѣющаго болѣе 3000 жит. Село это образовано выходцами изъ Козловской пригородной слободы еще въ XVII вѣкѣ. Самостоятельнаго торговаго значенія

---

[1]) И. Бѣляевъ. О сторожевой станич. службѣ, стр. 11.

Кочетовка не имѣетъ, вслѣдствіе близости гор. Козлова, являющагося крупнымъ торговымъ центромъ и распространяющаго свое вліяніе на весьма большой районъ.

Въ Кочетовкѣ—элеваторъ на 1 милл. пуд., работающій, главнымъ образомъ, транзитнымъ хлѣбомъ.

Работа Кочетовскаго элеватора за время съ 1 января 1906 г. по 1 января 1911 г.:

Годъ поступленія.	ПОСТУПИЛО.				ИТОГО.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	33.088	302.936	724.339	27.418	1.087.781
1907	23.804	345.289	569.768	48.151	987.012
1908	—	123.639	697.662	15.434	836.735
1909	900	416.629	741.425	49.874	1.208.828
1910	42.016	606.553	418.823	18.566	1.085.958
Всего . . .	99.808	1.795.046	3.152.017	159.443	5.206.314

Въ техническомъ отношеніи Кочетовка имѣетъ важное значеніе, какъ большая сортировочная станція. Сортировка вагоновъ производится спускомъ съ двухъ горокъ на сортировочныхъ путяхъ, съ раздѣленіямъ по направленіямъ, послѣ чего подобранные вагоны выводятся въ паркъ отправленія, освобождая мѣсто вновь спускаемымъ вагонамъ.

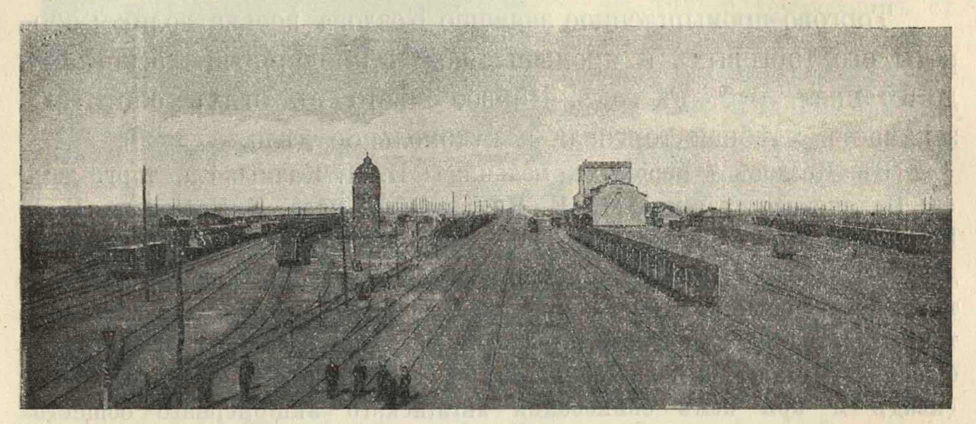
Горками называется обыкновенный желѣзнодорожный путь, уложенный съ большимъ уклономъ, такъ что поставленные на горку вагоны, скатываясь съ нея, пріобрѣтаютъ довольно большую скорость, съ которой продолжаютъ двигаться и по горизонтальнымъ сортировочнымъ путямъ.

Спускъ вагоновъ съ горки производится при помощи паровоза и электрическаго кабестана, придвигающихъ вагоны къ наклонному пути.

Работой горокъ достигается быстрая сортировка вагоновъ по назначеніямъ и составленіе большаго количества поѣздовъ дальняго слѣдованія, при наименьшемъ простоѣ вагоновъ.

Въ Кочетовкѣ сосредоточенъ обмѣнъ вагонами съ Юго-Восточными желѣзными дорогами и для облегченія движенія товарныхъ поѣздовъ между Кочетовкой и станціей Козловъ Юго-Во-

сточныхъ ж. д. устроена особая, такъ называемая „Каменская вѣтвь“, начинающаяся отъ поста Каменка, лежащаго на 196 вер., между станціями Кочетовка и Козловъ. При посредствѣ этой вѣтви товарные поѣзда изъ Кочетовки направляются въ Козловъ Юго-Восточныхъ ж. д., минуя ст. Козловъ. Для обратнаго движенія поѣздовъ изъ Козлова Ю. В. въ Кочетовку также устроена особая вѣтвь, пересѣкающая главные пути



Станція Кочетовка.

Рязанско-Козловской линіи у поста Каменка косымъ путепроводомъ.

Въ Кочетовкѣ—оборотное депо на 4 стойла для тамбовскихъ паровозовъ и паровозное зданіе ступенчатаго типа, имѣющее четыре ступени на 6 паровозовъ каждая. Для храненія нефти имѣется 3 резервуара, общей емкостью на 375 тыс. пудовъ.

Вблизи сортировочныхъ путей устроена особая станція для промывки вагоновъ послѣ перевозки въ нихъ скота съ особымъ при этой станціи помѣщеніемъ для рабочихъ и ветеринарнаго надзора.

Козловъ. (374 вер. отъ Москвы). Козловъ издавна былъ однимъ изъ самыхъ главныхъ хлѣбныхъ рынковъ. Онъ задолго до проведенія желѣзныхъ дорогъ, велъ обширную торговлю хлѣбомъ, стягивая его къ себѣ изъ очень обширнаго района, доходившаго до 150 — 200 верстъ [1]). Собиравшійся въ Козловѣ хлѣбъ шелъ въ Москву гужемъ и, именно, отсюда начинался огромный гужевой путь, направлявшійся на Рязань [2]).

---

[1]) А. Чупровъ. Желѣзн. хоз., т. II, стр. 191.

[2]) В. Чаславскій. Хлѣбная торг. въ центр. районѣ Россіи, ч. I, стр. 50.

Хотя, съ проведенiемъ желѣзныхъ дорогъ, районъ подвоза хлѣба къ Козлову сократился, такъ какъ значительная часть хлѣба направилась на ближайшiя станцiи, но все-таки гужевой подвозъ хлѣбовъ къ Козлову еще и теперь доходитъ до 4-хъ милл. пуд. Мѣстныя земскiя обслѣдованiя показали, что „въ Козловъ свозятся хлѣба изъ наибольшей части уѣзда съ разстоянiй до 50 вер. (въ нѣкоторыхъ случаяхъ и съ дальнѣйшихъ) [1])“.

Торгово-промышленное значенiе Козлова весьма велико; обороты его торговыхъ и промышленныхъ предпрiятiй достигаютъ до 15 милл. руб. въ годъ. Первое мѣсто въ этихъ оборотахъ занимаетъ хлѣбная торговля и мукомольное дѣло.

Въ Козловѣ 7 паровыхъ мельницъ: П. И. Калмыкова, торг. дома «А. Полянскаго съ с-ми», К. И. Иловайскаго, насл. К. И. Попова, П. А. Баженова, Н. С. Кривалкина и торг. дома Бубнова сыновья, два солодовенныхъ завода, нѣсколько шасталокъ, винокуренный заводъ, четыре табачныхъ фабрики, 3 небольшихъ маслобойныхъ завода, два чугунолитейныхъ, одинъ костеобжигательный, 1 колокольный заводъ, бойня бывш. В. А. Чацкина, свинобойня А. Г. Штробель и большой холодильный складъ и при немъ свинобойня англiйскаго акцiонернаго общества «Унiонъ» и проч.

Въ Козловѣ—3 ярмарки: Евдокiевская 1 марта, Троицкая и Воздвиженская, продолжающiяся отъ 2 до 6 дней; главнымъ предметомъ ярмарочной торговли служатъ лошади, которыхъ вывозится до 5.000 головъ. Базары бываютъ три раза въ недѣлю и торгуютъ, главнымъ образомъ, хлѣбомъ.

Въ Козловѣ четыре отдѣленiя банковъ: государственнаго, русскаго для внѣшней торговли, русскаго торгово-промышленнаго и русско-азiатскаго и общество взаимнаго кредита.

Для храненiя и обработки хлѣба устроены при желѣзнодорожной станцiи зернохранилище на 100 тыс. пуд. и элеваторъ на 300 т. пуд. Работа элеватора за 5 лѣтъ:

Годъ поступленiя.	П О С Т У П И Л О.				ИТОГО.
	Пшеницы.	Р ж и.	О в с а.	Разн. хлѣба.	
1906	5.937	216.227	345.102	34.272	601.538
1907	—	166.640	459.718	64.192	690.550
1908	—	127.506	326.092	8.061	461.659
1909	2.671	155.924	388.089	21.072	567.756
1910	8.943	112.596	281.941	2.838	406.318
Всего . . .	17.551	778.893	1.800.942	130.435	2.727.821

[1]) Статистическiя данныя къ оцѣнкѣ земель, стр. 45.

При станціи коренное депо, имѣющее до 100 паровозовъ и 36 стойлъ, газовый заводъ, изготовляющій до 8 милл. куб. фут. газа изъ нефтяныхъ остатковъ для освѣщенія пассажирскихъ вагоновъ и большія паровозныя мастерскія, могущія выпустить въ годъ изъ ремонта до 100 паровозовъ. Въ депо и мастерскихъ работаетъ до 1800 человѣкъ рабочихъ.



Пассажирское зданіе ст. Козловъ.

Въ 1911 г. грузооборотъ ст. Козловъ превысилъ 11 милл. пуд., изъ которыхъ падаетъ на отправленіе 4.449 т. п. и на прибытіе 6.776 т. п.; пассажировъ въ томъ же году отправлено свыше 160 т. человѣкъ.

На станціи мужское и женское училища для дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ: мужское на 500 и женское—на 350 дѣтей.

Козловъ возникъ, какъ укрѣпленный пунктъ на границѣ Московской Украйны, по указу Царя Михаила отъ 5 сентября 1636 г., для защиты отъ Крымскихъ и Ногайскихъ татаръ, приходившихъ грабить Шацкія, Ряжскія, Данковскія мѣста и Рязань. [1]) Уже въ 1672 году Козловъ былъ сравнительно многолюднымъ. Однихъ „служилыхъ людей", освободившихся уже отъ военныхъ занятій, числилось въ Козловѣ 4552 чел. „Такого громаднаго количества помѣщиковъ, дѣтей боярскихъ и дворянъ, мы", говоритъ Н. А. Благовѣщенскій въ своемъ изслѣдованіи о четвертномъ правѣ, „не видимъ ни въ одномъ городѣ на Украйнѣ. Всѣ они сидѣли дома и раньше другихъ стали заниматься хлѣбопашествомъ". [2]) Академикъ Фалькъ, посѣтившій Козловъ въ 1769 году, нашелъ, что городъ Козловъ обширнѣе и многолюднѣе, нежели Тамбовъ, но выстроенъ хуже и занимается болѣе сельскими промыслами, хотя считается въ немъ 1064 купца [3]).

Въ 1863 году въ Козловѣ было 28.613 душъ населенія; по переписи 1897 года въ немъ оказалось—40.347 человѣкъ, а по даннымъ на 1 января 1910 года числится 45.000 человѣкъ. Го-

[1]) И. Дубасовъ. Очерки изъ исторіи Тамбовскаго края, вып. VI, стр. 57.
[2]) Н. Благовѣщенскій. Четвертное право, стр. 271.
[3]) Полное собраніе ученыхъ путешествій по Россіи, т. 6, стр. 33.

родъ съ каждымъ годомъ развивается и улучшается; въ немъ много хорошихъ построекъ, водопроводъ, электрическое освѣщеніе, телефонъ по городу и уѣзду, три періодическихъ органа печати, коммерческое училище, двѣ женскія гимназіи, двѣ музыкальныхъ школы, два городскихъ и 18 начальныхъ училищъ.

Изъ достопримѣчательностей Козлова заслуживаетъ вниманія Троицкій мужской монастырь, основанный въ 1627 году іеромонахомъ Іосифомъ; монастырь расположенъ на крутомъ берегу р. Лѣсного Воронежа, среди дубоваго лѣса и обнесенъ высокою каменною стѣною съ бойницами.

Въ окрестностяхъ Козлова развито табаководство; въ 12 верстахъ отъ города при с. Жидиловкѣ, выжигается известь, извѣстная подъ именемъ «Жидиловской».

Турмасово. (379 вер. отъ Москвы, въ Козлов. уѣздѣ). Станція-близъ села Турмасова (1200 жит.) и слободы Донской, въ 4-хъ верстахъ отъ города Козлова; до 1911 г. станція называлась Козловъ II. Отъ этой станціи идетъ двухпутная вѣтвь, протяженіемъ около 6 верстъ, на станцію Кочетовка, куда направляются всѣ товарные поѣзда съ восточныхъ линій для разсортировки и дальнѣйшаго отправленія по назначенію.

Въ 1½ верстахъ отъ станціи — мыловаренный и костеобжигательный заводы торговаго дома Окинъ и К° и тряпичный заводъ Енотова, а въ двухъ верстахъ — водяная вальцовая мельница Н. Я. Любавскаго вырабатывающая до 300 вагоновъ въ годъ ржаной обдирной муки.

При станціи 7 резервуаровъ для нефти восточнаго общества товарныхъ складовъ, по 150 тыс. пуд. каждый, всего на 1.050.000 пудовъ и 9 резервуаровъ общества дороги на 1.440 тыс. пудовъ. Здѣсь же хорошо оборудованный продовольственный пунктъ для переселенцевъ подъ непосредственнымъ наблюденіемъ врача съ пріемнымъ покоемъ и аптекой.

Въ ближайшихъ окрестностяхъ станціи находятся обширныя плантаціи капусты, дающія въ годъ до 100 вагоновъ груза.

Никифоровка. (396 вер. отъ Москвы, въ Козловск. уѣздѣ). Станція—близъ села Дмитріевки-Бѣльскаго; ранѣе она называлась Дмитріевской.

При станціи устроена „Русско-Англійской Торговой Компаніей въ Лондонѣ“ англійская свинобойня для вывоза мяса на англійскіе рынки. Спросъ на свиней вызвалъ въ окрестныхъ селеніяхъ развитіе свиноводства, для улучшенія котораго вла-

дѣльцы свинобойни выписываютъ изъ Англіи племенныхъ производителей по доступнымъ цѣнамъ. При станціи организовалась скупка хлѣбовъ и разъ въ недѣлю бываютъ базары, на которые свозится хлѣбъ изъ окрестныхъ селеній. Для ссыпки хлѣба устроено 4 хлѣбныхъ склада.

Въ 3-хъ верстахъ, на р. Ярославкѣ, лѣвомъ притокѣ Польнаго Воронежа, лежитъ большое село Ярославка, имѣющее до 3.200 жит. и по сосѣдству съ нимъ расположены села: Сычевка, Киселевка и Екатеринино. Въ 6 верстахъ—большое село Озерки, имѣющее до 4.000 жит. Въ такомъ же разстояніи, въ имѣніи С. С. Шибаева—паровая мельница, вырабатывающая ржаную обдирную муку и пшено для московскаго рынка. Въ 8 верстахъ—Ксеніевскій винокуренный заводъ Давыдовыхъ и въ 12 верстахъ—винокуренный заводъ Маріинскаго товарищества.

Въ 12 вер. имѣніе А. А. Ушакова,—извѣстное роскошнымъ декоративнымъ садоводствомъ.

На 26 верстѣ полотно дороги пересѣкаетъ древній земляной валъ, извѣстный подъ именемъ „Тамбовской сторожевой черты". Это монументальное земляное сооруженіе, идущее на протяженіи 43 верстъ отъ с. Кузьминой гати (станція Кандауровка), мимо Отрога и Арапова до Лысыхъ горъ и упирающееся однимъ концомъ въ рѣчку Челновую (на 52 вер. Козлово-Саратовской линіи). Далѣе валъ этотъ тянется отъ с. Лысыхъ Горъ до р. Польный Воронежъ (19 вер. Козлово-Саратовской линіи). Валъ былъ построенъ при царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ въ 1648 году кн. И. И. Ромодановскимъ для огражденія Тамбова, „градскихъ и уѣздныхъ поль отъ дикія страны; и строенъ тотъ валъ седмію городами" [1]). На всемъ протяженіи вала были построены сторожевыя башни въ равномъ разстояніи одна отъ другой, которыя охранялись казаками.

Академикъ Фалькъ, осматривавшій этотъ валъ въ 1769 году, сообщаетъ, что «Тамбовская линія состоитъ изъ широкаго сухого рва и вала, вышиною въ 2 сажени, мѣстами прерываемаго шанцами» [2]).

Извѣстный путешественникъ графъ И. Потоцкій, бывшій здѣсь въ 1797 году, черезъ полтораста лѣтъ послѣ постройки вала, писалъ: «между Козловомъ и Тамбовомъ встрѣтилъ я множество древнихъ укрѣпленій, которыя безъ сомнѣнія относятся къ тѣмъ временамъ, когда набѣги ко-

---

[1]) И. Дубасовъ. Очерки по исторіи Тамбовскаго края, вып. III, стр. 16.

[2]) Полное собраніе учен. путеш. по Россіи, т. 6, стр. 38.

чующихъ народовъ простирались до этихъ мѣстъ; земляныя укрѣпленія держатся чрезвычайно долго; причина этого очевидна; возвышаясь подъ угломъ въ 45°, онѣ не содержатъ въ себѣ зародыша разрушенія [1])».

Сабурово. (412 верстъ отъ Москвы, въ Козловск. уѣздѣ). Станція—при селѣ Покровское-Сабурово, имѣющемъ до 1800 человѣкъ. Здѣсь имѣніе археолога А. А. Сабурова. Въ этомъ имѣніи, въ $1^1/_2$ верстахъ отъ станціи, находится паровая мельница, производительностью до 365 вагоновъ въ годъ. При самой станціи, за границей отчужденія,—кирпичный хлѣбный амбаръ, вмѣстимостью до 70 вагоновъ, Б. Н. Андреева, имѣніе котораго, въ 800 десят., расположено въ $^1/_2$ вер. отъ станціи.

Въ с. Покровскомъ-Сабуровѣ организовалась скупка хлѣбовъ и открытъ еженедѣльный базаръ по средамъ. Близъ станціи—большое озеро до 2 верстъ въ длину и 300 саж. въ ширину, изъ котораго ежегодно вылавливается до 300 пудовъ мелкой рыбы, сбываемой въ Тамбовъ. Къ озеру прилегаетъ обширный плодовый садъ П. А. Сабурова, занимающій 75 десятинъ съ плодовымъ питомникомъ. Въ этомъ саду и въ имѣніи Б. Н. Андреева сохранились старинные барскіе дома временъ Екатерины Великой.



Старинный барскій домъ временъ Екатерины II.

Грузооборотъ ст. Сабурово достигъ въ 1911 году 1 милл. пудовъ, изъ которыхъ приходится на отправленіе 838 тыс. пуд. и на прибытіе 64 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладалъ хлѣбъ и картофель, въ прибытіи лѣсной матеріалъ. Пассажировъ отправлено свыше 15 тыс. человѣкъ.

Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи — село Кріуша, съ населеніемъ до 3000 человѣкъ; часть жителей этого села занимается отхожимъ промысломъ по землянымъ работамъ, другая часть—сельскимъ хозяйствомъ.

Въ 7 верстахъ отъ станціи, при деревнѣ Каменка, большой конскій заводъ А. С. Жихарева, съ 200 головъ лошадей, изъ которыхъ до 70 го-

[1]) Путешествіе графа Ивана Потоцкаго въ Астрахань и окрестныя страны, въ 1797 г. (Сѣверный Архивъ, 1828 г., № 1, стр. 66).

ловъ рысистыхъ, отправляемыхъ на бѣга въ Москву, С.-Петербургъ, Саратовъ и другіе города.

Селезни. (422 вер. отъ Москвы, въ Тамбовск. уѣздѣ). Станція въ 6 верстахъ отъ села Лысыя Горы. Село это возникло въ XVII вѣкѣ въ качествѣ сторожевой слободы на „Татарскомъ перелазѣ". Около 1647 года на рѣчкѣ Челновой поставленъ былъ для защиты отъ татарскихъ набѣговъ городокъ Красный, а противъ него слобода Лысыя Горы, защищенные валами [1]).

Село Лысыя Горы является довольно оживленнымъ центромъ торговли мѣстнаго района; въ немъ еженедѣльно по четвергамъ бываютъ базары, но ссыпка хлѣба постепенно переходитъ къ станціи, при которой въ недавнее время образовался поселокъ и выстроены амбары.

Въ окрестностяхъ станціи значительно развито промышленное свиноводство, пріобрѣтающее въ отдѣльныхъ случаяхъ характеръ исключительнаго занятія населенія; имѣются дворы, гдѣ выкормка свиней достигаетъ до 50 — 100 головъ. При станціи имѣется бойня, а ежегодная отправка свиней достигаетъ до 1400 головъ въ живомъ видѣ и до 40.000 пудовъ мясомъ.

Въ селѣ Лысыя Горы—4 мельницы съ шасталками, работающія керосиновыми двигателями, а въ 2-хъ верстахъ отъ этого села и въ 9 верстахъ отъ станціи находятся залежи сукновальной глины, отправляемой на суконныя фабрики въ Платоновку и Моршанскъ около 400 вагоновъ въ годъ.

Грузооборотъ ст. Селезни превысилъ въ 1911 году 800 тыс. пуд., изъ которыхъ на отправленіе пришлось 772 тыс. пуд. и на прибытіе 72 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладаютъ хлѣбъ и свиньи въ живомъ и битомъ видѣ. Пассажировъ отправлено около 20 тыс. человѣкъ.

Пушкари. (432 вер. отъ Москвы, въ Тамбовск. уѣздѣ). По сосѣдству расположены слободы Пушкарская и Стрѣлецкая, съ населеніемъ до 5000 человѣкъ. Слободы эти возникли въ то время, когда здѣсь создавалась юго-восточная окраина Московскаго государства. Населены были слободы стрѣльцами и пушкарями и несли службу по защитѣ окраины отъ татарскихъ набѣговъ. Земляной валъ, который охранялся этими стрѣльцами и пушкарями, сохранился доселѣ и виденъ на 61 верстѣ перегона Пушкари—Тамбовъ, гдѣ онъ пересѣкаетъ полотно желѣзной дороги.

---

[1]) Л. Воейковъ. Сборникъ матеріаловъ для описанія Тамбовск. губ., Спб., 1872 г., стр. 7.

Изъ района полустанціи Пушкари, всѣ грузы везутся гужемъ въ Тамбовъ и все необходимое мѣстному населенію также привозится гужемъ изъ Тамбова; исключеніе составляетъ молоко, которое въ Тамбовъ отправляется изъ лежащей въ 5 верстахъ экономіи ежедневно по желѣзной дорогѣ.

Тамбовъ. (442 вер. отъ Москвы). Крупнымъ торговымъ и промышленнымъ пунктомъ Тамбовъ никогда не былъ. Географическое положеніе Тамбова помѣшало ему сдѣлаться центромъ хлѣбной торговли въ то время, когда еще не было желѣзныхъ дорогъ. Тогда завладѣли хлѣботорговымъ дѣломъ уѣздные города Тамбовской губерніи: Козловъ и Моршанскъ, по отношенію къ которымъ Тамбовъ ограничивался ролью посредника и поставщика. Послѣ проведенія желѣзныхъ дорогъ, Тамбовъ также не превратился въ крупную торговую величину. Самымъ крупнымъ предпріятіемъ Тамбова является паровая мельница П. Н. Егоровой с-ья, производительностью въ 1500 т. пуд. въ годъ. Дру-

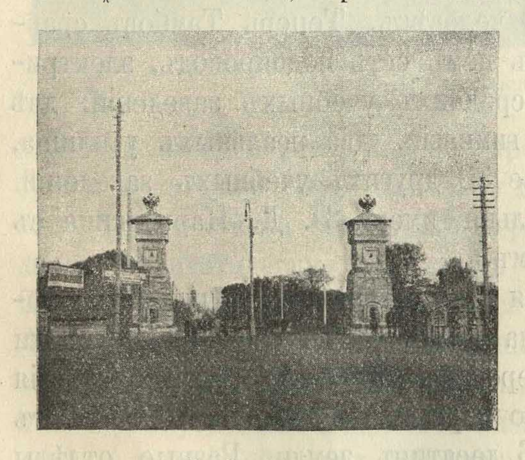


Пассажирское зданіе станціи Тамбовъ.

гія предпріятія: 2 пивоваренныхъ, 1 маслобойный, 2 мыловаренныхъ, 2 машиностроительныхъ завода, паркетная и табачная фабрики и проч. имѣютъ общій годовой оборотъ до 600 тыс. рублей и занимаютъ до 500 чел. рабочихъ. Торговля города болѣе значительна. Главными предметами ея являются хлѣбъ, ло-

шади, кожи, шерсть и отчасти рогатый скотъ. Въ городѣ двѣ конскія ярмарки: 1 мая и 1 сентября, съ оборотомъ до 700 тыс. руб., и отдѣленія банковъ: государственнаго, соединеннаго, русскаго торгово-промышленнаго и городской общественный банкъ.

Тамбовъ—слово мордовское. Означаетъ оно омутъ. Изслѣдователь Тамбовскаго края И. И. Дубасовъ говоритъ, что Тамбовскія земли раньше были заселены Мордвою, отчего множество селъ, деревень и урочищъ получили и сохраняютъ нынѣ мордовскія названія. Городъ Тамбовъ возникъ въ 1636 году, какъ укрѣпленный пунктъ на бывшемъ здѣсь „дикомъ полѣ". Въ первое время своего существованія Тамбовъ дѣйствительно защищалъ южныя владѣнія Московскаго государства отъ набѣговъ кочевниковъ, но, когда укрѣпленная черта отодвинута была далѣе на югъ, — превратился въ мирный пунктъ. Почти чрезъ полтораста лѣтъ послѣ основанія, въ 1779 г., городъ Тамбовъ походилъ на большое черноземное село [1]). Почти всѣ дома его были крыты соломой, а болотистыя улицы выложены были фашинникомъ, изрыты ямами и пересѣчены сорными буграми. Бѣдность Тамбова была такъ велика, что городское управленіе, распоряжавшееся ежегоднымъ городскимъ доходомъ только въ 1.500 руб., отказалось содержать пожарныхъ лошадей. На главной улицѣ весною и осенью протекалъ широкій и тинистый ручей; на западныхъ окраинахъ города стояли болота, поросшія лѣсомъ и кустарникомъ, богатыми дичью; на



Тамбовская застава.

[1]) Академикъ Фалькъ, посѣтившій Тамбовъ въ 1769 году, нашелъ, что „городъ необширный и некрасивый. Жители занимаются болѣе земледѣліемъ, нежели ремеслами, однако-же, тамъ были двѣ суконныя фабрики. Купцовъ считалось до 626 человѣкъ". (Полное собраніе ученыхъ путешествій по Россіи, т. 6, стр. 37).

П. С. Палласъ записалъ о Тамбовѣ, что въ немъ „щитается до 10.000 жителей, изрядной рынокъ, суконныя фабрики и другія прибыточныя ремесла". (Путешествія, ч. 3, стр. 344).

базарной площади разстилалось большое озеро, въ которомъ въ лѣтнюю пору тамбовскіе обыватели купались. По всему городу въ разныхъ мѣстахъ стояли гумна и овины[1]). Въ томъ же году Тамбовъ сдѣланъ былъ главнымъ городомъ Тамбовскаго намѣстничества, а черезъ 7 лѣтъ, въ 1786 году получилъ въ правители извѣстнаго поэта Г. Р. Державина. Развитіе Тамбова началось только въ началѣ XIX вѣка. Въ это время въ немъ насчитывалось 12 тыс. жит. Жившій въ Тамбовѣ поэтъ М. Ю. Лермонтовъ такъ охарактеризовалъ городъ въ своемъ стихотвореніи „Казначейша“:

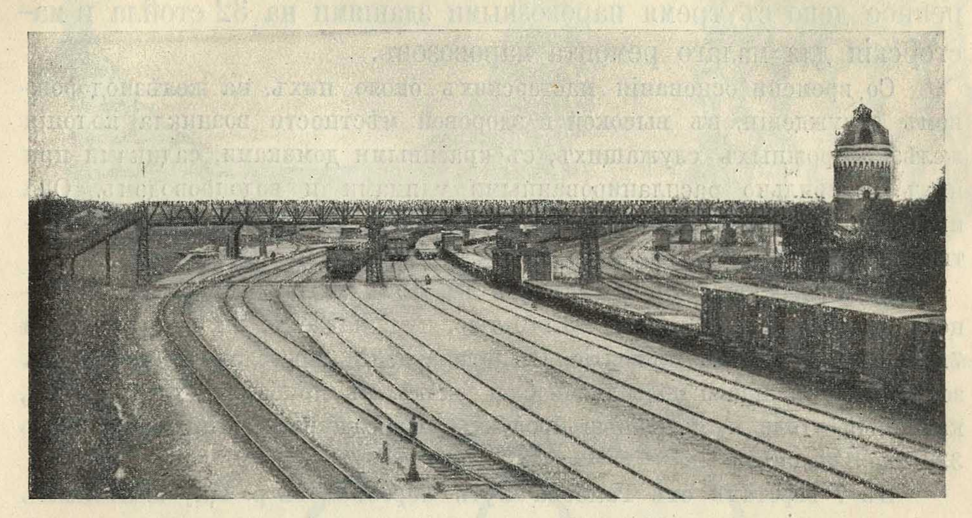
Тамбовъ на картѣ генеральной,
Кружкомъ означенъ не всегда,
Онъ прежде городъ былъ опальный,
Теперь же право хоть куда:
Тамъ есть три улицы прямыя,
И фонари, и мостовыя....

Въ 1872 году Тамбовъ имѣлъ 25 тыс. жителей, по переписи 1897 г. въ немъ оказалось болѣе 48 тыс. человѣкъ, а на 1 января 1910 г. числится 68.400 человѣкъ. Теперь Тамбовъ сравнительно хорошій городъ; въ немъ есть водопроводъ, электрическое освѣщеніе, нѣсколько среднихъ учебныхъ заведеній: двѣ мужскихъ и три женскихъ гимназіи, два реальныхъ училища, учительскій институтъ и болѣе 30 другихъ учебныхъ заведеній. Заслуживаетъ вниманія читальня имени Э. Д. Нарышкина съ большой библіотекой и музеемъ.

Станція Тамбовъ является одною изъ крупнѣйшихъ на дорогѣ. Особенное развитіе она получила со времени постройки тамбовскихъ вагонныхъ мастерскихъ (1897—99 гг.). Мастерскія находятся въ разстояніи около версты отъ станціи и занимаютъ обширную площадь свыше 46 десятинъ земли. Разные отдѣлы мастерскихъ размѣщены въ отдѣльныхъ одноэтажныхъ зданіяхъ, устроенныхъ и оборудованныхъ по послѣднему слову техники. Зданія мастерскихъ обширны, отличаются высотою съ массою свѣта, проникающаго черезъ окна и остекленныя крыши. Центральная силовая станція оборудована паровыми машинами, мо-

[1]) И. И. Дубасовъ. Очерки изъ исторіи Тамбовск. края, вып. 3-й, стр. 95.

гущими развить около 1000 лошадиныхъ силъ; электрическая энергія отъ нея передается во всѣ отдѣлы мастерскихъ и служитъ для приведенія въ дѣйствіе 68 рабочихъ машинъ и станковъ и для освѣщенія мастерскихъ, путей и зданій, питая 2096 лампочекъ накаливанія и 138 дуговыхъ фонарей. Отопленіе мастерскихъ воздушное, по системѣ Стуртеванта. Мастерскими рас-



Видъ на пути станціи Тамбовъ.

ходуется масса дерева, которое предварительно высушивается въ сушилкѣ системы Стуртеванта. Удаленіе стружекъ отъ деревообдѣлочнаго станка обширнаго деревообдѣлочнаго цеха производится пневматически, дѣйствіемъ высасывающаго вентилятора. Подача матеріаловъ производится по узкоколейнымъ, системы Декавиля, путямъ и по подвѣснымъ путямъ, расположеннымъ надъ станкомъ. Мастерскія производятъ не только ремонтъ, но и постройку новыхъ вагоновъ. Разсчитаны они были на 2.000 человѣкъ и постройка ихъ обошлась свыше 2 милліоновъ рублей. Въ настоящее время число мастеровыхъ и служащихъ достигаетъ до 1.500 человѣкъ. Мастерскія выпускаютъ до 6.000 товарныхъ вагоновъ въ годъ изъ конвенціоннаго осмотра и до 200 пассажирскихъ вагоновъ изъ капитальнаго ремонта. Годовой оборотъ мастерскихъ составляетъ около $1^1/_2$ милліона рублей, изъ которыхъ свыше 500 тыс. рублей идетъ на оплату рабочей силы.

Дворъ мастерскихъ съ противопожарными цѣлями на междупутьяхъ засаженъ деревьями, что сообщаетъ мастерскимъ очень красивый видъ. Описанію мастерскихъ посвящена особая книга А. К. Мыльникова: *„Тамбовскія вагонныя мастерскія Рязанско-Уральской ж. д.“, съ 13 фототипіями и 20 чертежами.* (*Саратовъ, 1904 г.*).

Кромѣ вагонныхъ мастерскихъ, при станціи находится коренное депо съ тремя паровозными зданіями на 32 стойла и мастерскія для малаго ремонта паровозовъ.

Со времени основанія мастерскихъ около нихъ, на желѣзнодорожномъ отчужденіи, въ высокой и здоровой мѣстности возникла колонія желѣзнодорожныхъ служащихъ, съ красивыми домиками, садиками при нихъ, правильно распланированными улицами и водопроводомъ. Она имѣетъ очень чистый и привлекательный видъ. Въ колоніи теперь насчитывается до 800 жителей, есть школа, строится каменная церковь.

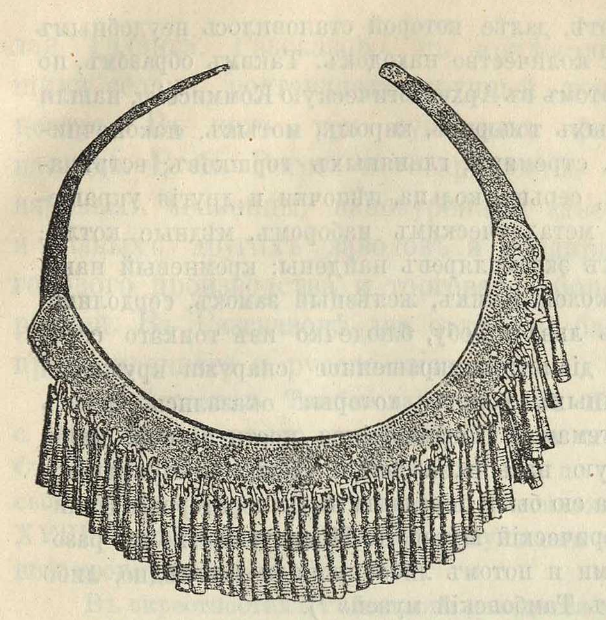
Грузооборотъ станціи Тамбовъ въ 1911 г. превысилъ 11 милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ 3.149 тыс. пуд. падаетъ на отправленіе и 7.988 тыс. пуд.— на прибытіе. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ, масло подсолнечное и скотъ, въ прибытіи—хлѣбъ, лѣсъ, каменный уголь и нефтяные продукты. Пассажировъ отправлено около 338 тыс. человѣкъ.

Въ 7 верстахъ отъ Тамбова путь пересѣкаетъ р. Цну желѣзнымъ мостомъ,—отверстіемъ 38 саженъ; отъ моста начинается довольно крутой подъемъ, идущій до полустанціи Ляда. По обѣ стороны пути тянется полоса живописнаго смѣшаннаго лѣса съ отдѣльными участками частаго сосноваго бора.

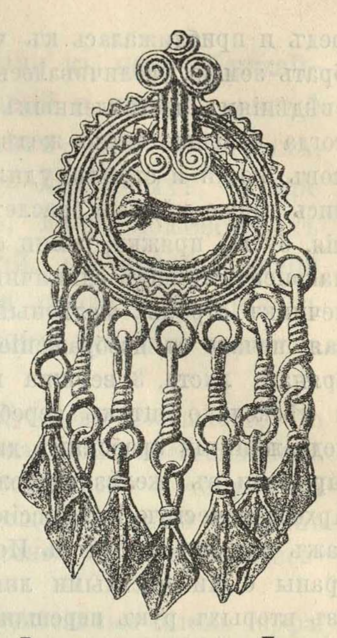
Ляда—полустанція. (456 вер. отъ Москвы, въ Тамбовск. уѣздѣ). Названа полустанція по имени протекающей въ 3-хъ верстахъ отъ нея рѣчки Ляды.

Тотчасъ за желѣзнодорожнымъ мостомъ черезъ р. Ляду, къ югу отъ линіи желѣзной дороги, на совершенно ровномъ полѣ, окруженномъ съ трехъ сторонъ лѣскомъ, находится весьма замѣчательный въ археологическомъ отношеніи *„Лядинскій могильникъ“* X—XI столѣтій. Объ открытіи этого могильника, изслѣдователь его, археологъ В. Н. Ястребовъ, пишетъ:

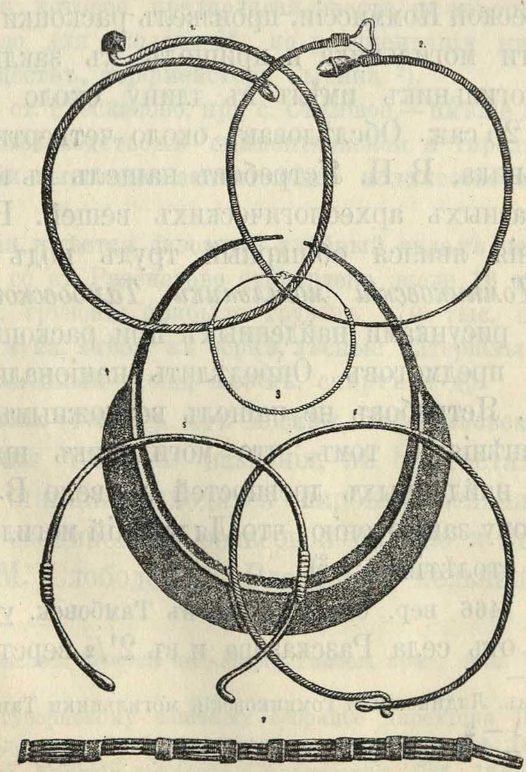
«При проведеніи Тамбово-Саратовской желѣзной дороги въ 1869 году, въ 12 верстахъ отъ Тамбова, близъ р. Ляды явилась надобность сдѣлать насыпь. Когда рабочіе начали копать землю и песокъ по правую сторону полотна строившейся дороги, имъ стали попадаться кости и разные предметы древности, и по мѣрѣ того, какъ работа подвигалась впе-



Гривна изъ Лядинскаго могильника.



Бронзовая пряжка изъ Лядинскаго могильника.



Гривны, браслетъ (3) и головной уборъ (7) изъ Лядинскаго могильника.

редъ и приближалась къ чертѣ, далѣе которой становилось неудобнымъ брать землю, увеличивалось и количество находокъ. Такимъ образомъ, по свѣдѣніямъ, доставленнымъ потомъ въ Археологическую Коммиссію, нашли тогда большое число желѣзныхъ топоровъ, кирокъ, мотыкъ, наконечниковъ копій и стрѣлъ, удилъ, стремянъ, глиняныхъ горшковъ; встрѣчались также мѣдные браслеты, серьги, кольца, цѣпочки и другія украшенія, бусы, пряжки, ремни съ металлическимъ наборомъ, мѣдные котлы; наконецъ, въ видѣ единичныхъ экземпляровъ найдены: кремневый наконечникъ стрѣлы, желѣзный колокольчикъ, желѣзный замокъ, сердоликовая печать съ изображеніемъ льва и зебу, блюдечко изъ тонкаго серебрянаго листа, 3 вершка въ діаметрѣ, украшенное снаружи кружками и нѣсколько штукъ серебряныхъ монетъ, которыя оказались потомъ подражаніями арабскимъ диргемамъ. Попадавшіяся кости рабочіе снова зарывали въ желѣзнодорожную насыпь, а вещи частію поступили въ Археологическую Коммиссію, а ею были переданы въ Императорскій Эрмитажъ или пересланы въ Историческій Музей въ Москву, частію же разобраны были частными лицами и потомъ либо пропали безслѣдно, либо изъ вторыхъ рукъ перешли въ Тамбовскій музей» [1]).

Въ 1888 году В. Н. Ястребовъ, по порученію Императорской Археологической Коммиссіи, произвелъ раскопки оставшейся въ цѣлости части могильника и пришелъ къ заключенію, что первоначально могильникъ имѣлъ въ длину около 100 саженъ и въ ширину до 25 саж. Обслѣдовавъ около четверти всего пространства могильника, В. Н. Ястребовъ нашелъ въ немъ 143 могилы и 2.000 разныхъ археологическихъ вещей. Результатомъ этого обслѣдованія явился обширный трудъ подъ заглавіемъ: *„Лядинскій и Томниковскій могильники Тамбовской губерніи“* (Спб. 1893 г.) съ рисунками найденныхъ при раскопкахъ наиболѣе интересныхъ предметовъ. Опредѣлить національность этого могильника В. Н. Ястребовъ не нашелъ возможнымъ и считаетъ недоказанными мнѣнія о томъ, что могильникъ принадлежитъ мордвѣ. Изученіе найденныхъ древностей привело В. Н. Ястребова „къ вѣроятному заключенію, что Лядинскій могильникъ относится къ X—XI столѣтіямъ“ [2]).

Разсказово. (466 вер. отъ Москвы, въ Тамбовск. уѣздѣ). Станція въ 12 верст. отъ села Разсказова и въ $2^1/_2$ верст. отъ с. Ма-

---

[1]) В. Н. Ястребовъ. Лядинскій и Томниковскій могильники Тамбовской губерніи, Спб., 1893 г., стр. 1 — 2.

[2]) Тамъ-же, стр. 55.

лая Талинка. Разсказово, съ прилегающими къ нему ближайшими селами, составляетъ крупный торговый и промышленный центръ. Въ немъ три суконныхъ фабрики — бр. Асѣевыхъ, наслѣдн. В. Я. Рогоза и товарищества бр. Желтовыхъ, четыре паровыхъ мельницы, винокуренный заводъ, много кожевенныхъ и разныхъ другихъ заводовъ и предпріятій, съ общей суммой годового производства и торговаго оборота около 6 милліоновъ рублей. Въ Разсказовѣ два отдѣленія банковъ: русскаго торгово-промышленнаго и русско-азіатскаго.

Изслѣдователь Тамбовскаго края И. И. Дубасовъ сообщаетъ, что с. Разсказово основано въ концѣ XVII в. моршанскимъ крестьяниномъ Степаномъ Разсказомъ, дѣйствовавшимъ по собственному почину и на свой страхъ. Постепенно возрастая, Разсказово, еще въ первой половинѣ XVIII в., сдѣлалось выдающимся пунктомъ мѣстной сельскохозяйственной промышленности [1]).

Въ окрестностяхъ Разсказова находятся значительныя залежи торфа. Изслѣдованы онѣ въ 1875 г. быв. обществомъ земской Тамбово-Саратовской жел. дороги, которое, предполагая ввести на дорогѣ торфяное отопленіе, приглашало для изысканій, по рекомендаціи министра государственныхъ имуществъ, торфмейстера Сытина [2]).

Въ районѣ ст. Разсказово, при с. Столовое,—имѣніе М. Н. Бакуниной, замѣчательное скотоводствомъ симментальской и тирольской породъ [3]). Изъ этого имѣнія вывозится значительное количество сливочнаго масла въ Москву.

При станціи имѣется завозный хлѣбный складъ на 60 вагоновъ.

Въ 1911 г. со ст. Разсказово отправлено около 16 тыс. пассажировъ и 784 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 170 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи мука, хлѣбъ въ зернѣ, лѣсные матеріалы и мануфактура, въ прибытіи—каменный уголь, шерсть, спиртъ и др.

Платоновка. (478 вер. отъ Москвы, въ Тамбовск. уѣздѣ). Станція при поселкѣ того же названія, въ 8 верстахъ отъ с. Разсказова. При станціи находится паровая мельница торг. дома бр. Казаковы, соединенная рельсовой вѣтвью и въ 1-й верстѣ,— мельница М. М. Слободскаго. Владѣльцы мельницъ производятъ

---

[1]) И. И. Дубасовъ. Очерки по исторіи Тамбов. края, вып. VI. Тамбовъ 1897 г. стр. 53—54.

[2]) Докладъ губернскому земскому собранію директора Правленія Тамбово-Саратовской жел. дороги отъ Саратовскаго земства, Саратовъ, 1877 г., стр. 9.

[3]) Е. Лискунъ. Краткія свѣдѣнія о животновод., Спб., 1910 г., стр. 641.

при станцiи покупку хлѣба и сюда, помимо разсказовскаго базара, подвозится значительное количество зерна изъ мѣстностей къ сѣверу и сѣверо-востоку отъ станцiи.

При станцiи почтовое отдѣленiе, сберегательная касса, три нефтяныхъ склада: восточнаго общества, бр. Нобель, Шибаева и хлѣбный складъ А. И. Желтова.

Въ 2-хъ верстахъ, съ южной стороны,—имѣнiе М. И. Крюченковой, замѣчательное племеннымъ скотомъ и молочнымъ хозяйствомъ.

Въ 6 верстахъ, между селами: Аржинка и Разсказово,—крупная суконная фабрика бр. Асѣевыхъ, на которой работаетъ до 5000 человѣкъ рабочихъ; для фабрики прибываетъ шерсти до 200 тыс. пуд. и отправляется издѣлiй до 250 тыс. пуд. въ годъ. Сумма годового производства этой фабрики опредѣляется въ $2^1/_2$ милл. рублей.

Женское населенiе с. Разсказова и окрестныхъ мѣстъ изготовляетъ въ огромныхъ размѣрахъ шерстяные чулки, отправляемые черезъ ст. Платоновку. Въ окрестныхъ селенiяхъ воздѣлывается съ промышленной цѣлью лукъ, чеснокъ и табакъ; изъ кустарныхъ промысловъ развиты — выдѣлка колесъ, саней, телѣгъ и глиняной посуды.

Въ селѣ Разсказовѣ еженедѣльные базары по субботамъ и на эти базары въ осеннее время привозятъ хлѣбъ на продажу до 600 возовъ на каждый. Послѣ проведенiя Тамбово - Камышинской линiи, обороты разсказовскаго хлѣбнаго рынка стали слабѣть, такъ какъ часть хлѣба, поступавшаго прежде на разсказовскiе базары, отвлекается теперь на станцiи Тамбово-Камышинской линiи. Петровская ярмарка въ Разсказовѣ (передъ 29 iюля) тоже утратила долю своего прежняго значенiя. Главными предметами торговли служитъ скотъ, кожи сырыя и выдѣланныя на мѣстныхъ заводахъ, сапоги мѣстнаго производства и проч.

Село Разсказово соединено со ст. Платоновка конножелѣзнымъ подъѣзднымъ путемъ, длиною $8^1/_2$ вер., съ вѣтвью на фабрику бр. Асѣевыхъ, длиною $1^1/_2$ вер.

Въ 1911 г. со ст. Платоновка отправлено около 53 тыс. пассажировъ и 2.226 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ—2.681 тыс. пуд. Преобладали въ отправленiи хлѣбъ въ зернѣ и мука, картофель, лукъ, мануфактура и спиртъ; въ прибытiи—хлѣбъ въ зернѣ, уголь, нефть, шерсть, соль, сахаръ, рыба, цементъ, известь и глина.

Ломовисъ. (490 вер. отъ Москвы, въ Тамбовск. уѣздѣ). Названiе станцiи дано по имени протекающей къ востоку отъ нея рѣки Ломовисъ. Станцiя находится въ 5 верстахъ отъ пограничнаго съ Тамбовскимъ уѣздомъ села Никольскаго. Въ селѣ, а равно и при станцiи, хлѣбной торговли нѣтъ, потому крестьянскiе хлѣба

изъ Никольскаго и другихъ очень близкихъ къ станціи селъ и деревень везутся на продажу въ Платоновку и на базаръ въ с. Разсказово [1]).

Въ тяготѣющемъ къ станціи районѣ, кромѣ хлѣбопашества, развита въ долинѣ рѣки Ломовиса промышленная культура лука и чеснока и воздѣлываніе табака, плантаціи котораго сосредоточены при с. Нащекинѣ въ 17 верстахъ отъ станціи. Табакъ на станцію подвозится только въ тѣхъ случаяхъ, когда онъ отправляется въ Саратовъ; если же назначается въ Тамбовъ и Козловъ, то подвозится къ ст. Платоновка. Въ Моршанскъ табакъ везется отсюда гужемъ.

Иноковка. (507 вер. отъ Москвы, въ Кирсанов. уѣздѣ). Станція близъ с. Краснослободскаго (Ковылки), собственно между этимъ селомъ и с. Хмѣлинкою, расположеннымъ при Тамбовско-Кирсановскомъ трактѣ.

Въ теченіе 20 слишкомъ лѣтъ станція эта называлась «Краснослободскъ», но такъ какъ въ Пензенской губерніи существуетъ городъ Краснослободскъ, а географическія свѣдѣнія распространены у насъ слабо, то случалось, что воинскія команды, посылаемыя въ городъ Краснослободскъ, прибывали на эту станцію. Насколько большое значеніе имѣла одноименность этой станціи съ городомъ Краснослободскомъ показываетъ тотъ фактъ, что даже въ оффиціальномъ изданіи Хозяйственнаго Департамента Министерства Внутреннихъ Дѣлъ «*Россія въ дорожномъ отношеніи*» про городъ Краснослободскъ сказано: «въ настоящее время Краснослободскъ одинъ изъ лучшихъ городовъ Пензенской губерніи, городъ лежитъ на двухъ линіяхъ: Козловъ-Саратовъ и Краснослободскъ-Инжавино Рязанско-Уральской жел. дороги» [2]). Между тѣмъ, городъ этотъ лежитъ отсюда на 200 слишкомъ верстъ къ сѣверо-востоку.

Въ цѣляхъ устраненія такихъ неудобствъ, станція Краснослободскъ была переименована въ Иноковку, по названію лежащаго въ 12 верстахъ къ юго-востоку села Иноковки.

При станціи устроено англійскими купцами, образовавшими акціонерное общество «Братья Барсельманъ», заведеніе для откорма, убоя и храненія птицы и для храненія яицъ. Предпріятіе состоитъ изъ каменнаго склада и трехъ корпусовъ кормушекъ для выкорма куръ, въ количествѣ до 35 тыс. паръ единовременно.

Годовой оборотъ предпріятія превышаетъ 500 тыс. руб.; оно закупаетъ въ годъ свыше 10 милл. штукъ яицъ, 150 тыс. паръ куръ, 6000 паръ утокъ, 4000 паръ гусей и 10.000 штукъ свиней. Всѣ эти продукты вывозятся на иностранные рынки, преимущественно въ Англію.

---

[1]) Н. Романовъ. Грунтовыя дороги Тамб. губ., стр. 156.

[2]) Россія въ дорожномъ отношеніи, т. II, стр. 132.

Въ лѣтнее время битая птица вывозится для замораживанія въ Ртищево, гдѣ у общества «Братья Барсельманъ» имѣется холодильникъ.

Къ станціи Иноковка прилегаетъ благоустроенное имѣніе кн. Е. А. Барятинской.

Въ 1911 г. отправлено со станціи Иноковка свыше 28 тыс. пасс. и 907 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 125 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ и мука, скотъ, яйца и битая птица, въ прибытіи—хлѣбъ въ зернѣ.

Отъ Иноковки идетъ вѣтвь протяженіемъ 39 верстъ къ торговому селу Инжавину.

Кирсановъ. (531 вер. отъ Москвы). Значеніе Кирсанова, какъ крупнаго хлѣбнаго рынка, опредѣлилось только послѣ сооруженія Тамбово-Саратовской желѣзной дороги. До того времени Кирсановъ крупнымъ рынкомъ не былъ и обороты его считались не болѣе 50—70 тыс. четвертей. Хлѣба отъ Кирсанова вывозились тогда, главнымъ образомъ, въ Моршанскъ. Ржаная мука съ кирсановскихъ мельницъ вывозилась въ Саратовъ и Камышинъ [1]). Съ постройкою желѣзной дороги, кирсановская торговля получила другое направленіе и значительно развилась. Нынѣ въ Кирсановъ подвозится гужевыми путями изъ Кирсановскаго, Чембарскаго и Балашовскаго уѣздовъ въ урожайные годы до 5 милліоновъ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, которые въ зернѣ и въ переработанномъ на мѣстныхъ мельницахъ видѣ отправляются по желѣзной дорогѣ.

Районъ подвоза грузовъ къ Кирсанову очень большой. Онъ захватываетъ, какъ упомянуто, не только Кирсановскій уѣздъ, но и части сосѣднихъ уѣздовъ Чембарскаго и Балашовскаго. Отдѣльные пункты подвоза отстоятъ отъ Кирсанова на разстояніи до 40—50 верстъ. У Кирсанова сходятся всѣ старые тракты и онъ въ полномъ смыслѣ является центральнымъ пунктомъ.

Въ Кирсановѣ—хлѣбная биржа, на которой постоянно пребываютъ представители заграничныхъ фирмъ для закупки, главнымъ образомъ, чечевицы, льняного и горчичнаго сѣмени, пшеницы и отрубей. О размѣрахъ хлѣбныхъ оборотовъ этой биржи можно судить по тому, что въ урожайные годы въ Кирсановѣ производятъ операціи по выдачѣ ссудъ подъ хлѣбъ до шести отдѣленій разныхъ частныхъ банковъ.

Въ Кирсановѣ и его окрестностяхъ въ послѣдніе годы построено много большихъ мукомольныхъ мельницъ, изъ которыхъ должны быть

---

[1]) В. Чаславскій. Хлѣбная торговля въ центр. район. Росс., ч. I, стр. 39.

отмѣчены: М. Г. Крылова, В. П. Попова, В. С. Москалева, В. И. Протасова, бр. Кузнецовыхъ и Д. К. Нарышкина.

Мельница М. Г. Крылова, расположенная при самой станціи, замѣчательна по своему оборудованію, которое доведено до того, что мѣшки съ мукой подаются автоматически прямо въ вагоны желѣзной дороги.

Средняя годовая производительность этой мельницы 600 т. п.

Въ теченіе года въ Кирсановѣ бываетъ три ярмарки: 1 марта, 26 іюня и 14 сентября. Ярмарка 1 марта исключительно конная.

Въ 1911 г. отправлено со станціи Кирсановъ свыше 100 тыс. пассажировъ и 4.855 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ—1.836 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладали—хлѣбъ въ зернѣ, мука и скотъ, въ прибытіи—мануфактура и нефтяные грузы.

Кирсановъ возникъ въ началѣ XVIII вѣка. Въ то время былъ построенъ здѣсь Красинскій желѣзный заводъ для плавки мѣстной руды, а при немъ водворены переселенцы изъ с. Устья, Елатомскаго уѣзда. Первый поселенецъ, или осадчій этого поселка, былъ Хрисанъ (по просторѣчію Кирсанъ) Зубахинъ, по его имени и названо поселеніе Кирсановомъ. Руда, однако, оказалась ненадежной и въ 1773 году заводъ былъ закрытъ, а селеніе перешло въ дворцовое вѣдомство. Селеніе это, расположенное среди обширнаго плодороднаго района, скоро пріобрѣло значеніе въ хлѣбной торговлѣ и стало постепенно разростаться. Въ 1779 г. оно обращено въ городъ [1]). Въ 1861 г. въ Кирсановѣ было 6700 жит., по всеобщей переписи въ 1897 г. оказалось въ немъ съ пригородными слободами—10.700 жит., а на 1 января 1910 г. числится 12.200 человѣкъ.

Въ Кирсановѣ имѣется женская гимназія, городское училище перваго разряда (съ курсомъ реальныхъ училищъ) и нѣсколько низшихъ мужскихъ и женскихъ школъ.

При станціи—оборотное депо для паровозовъ, съ паровознымъ зданіемъ на 9 стойлъ, врачебный пріемный покой и желѣзнодорожное одноклассное смѣшанное училище на 150 дѣтей.

Въ 12 верстахъ отъ Кирсанова и въ 2-хъ отъ разъѣзда Преображенскаго, расположено имѣніе Е. Е. Сатина «Хилково», извѣстное симментальскимъ скотомъ. Въ 20 верстахъ отъ города при с. Гавриловкѣ (3.500 жит.)—крупное имѣніе М. И. Сатина, площадью болѣе 4 тыс. дес., имѣющее извѣстность по своему тонкорунному овцеводству (4.357 гол.),

[1]) Л. Воейковъ. Сборникъ матеріаловъ для описанія Тамбов. губ., Спб., 1872 г., стр. 12.

изъ которыхъ 10% племенныхъ (продаваемыхъ отъ 30 до 300 руб. за штуку) и остальныя—шерстяныя. Основаніе заводу положено покупкою въ 1888 году во Франціи и Германіи барановъ и матокъ породы рамбулье. Заводъ развился подъ управленіемъ одного изъ лучшихъ авторитетовъ въ овцеводствѣ, П. Н. Кулешова. Въ этомъ же имѣніи разводится крупный рогатый скотъ ангусско-головейскій (комолый) и свиньи іоркширской породы.

Въ 12 вер. къ югу отъ Кирсанова лежитъ с. Вяжля,—родина извѣстнаго поэта Е. А. Баратынскаго. Здѣсь онъ провелъ дѣтство и сюда часто возвращался въ зрѣлые годы. Поэтъ очень любилъ «родныя степи» и усадьбу, въ которой выросъ. Онъ посвятилъ имъ много сочувственныхъ строфъ въ разныхъ своихъ стихотвореніяхъ, высказывая, что ему было пріятнѣе всего видѣть «лѣсъ на покатѣ двухъ холмовъ и скромный домъ въ садовой чащѣ—пріютъ младенческихъ годовъ».

Въ Кирсановскомъ уѣздѣ въ большихъ размѣрахъ развито профессіональное нищенство; есть цѣлыя села, какъ напр. Глуховка (въ 20 вер. отъ города), которыя исключительно занимаются этимъ промысломъ.

Уметъ. (549 вер. отъ Москвы, въ Кирсанов. уѣздѣ). Станція—въ 5 верстахъ отъ с. Градскій-Уметъ. Прежде въ селѣ этомъ былъ еженедѣльный базаръ, но съ усилившимся значеніемъ Кирсановскаго хлѣбнаго рынка подвозы крестьянскихъ хлѣбовъ, вмѣсто Умета, направились въ Кирсановъ и базаръ, утративъ всякое значеніе, закрылся въ 1886 году. Съ той поры на станцію Уметъ поступаютъ только хлѣба изъ сосѣднихъ владѣльческихъ экономій, продаваемые скупщикамъ на мѣстѣ

При станціи — завозный хлѣбный складъ на 63 вагона и частные склады Ветчинина на 100 вагоновъ и Москалева на 40 вагоновъ.

Въ 5 верстахъ отъ станціи большая экономія наслѣдниковъ А. А. Ветчинина, площадью 9.500 десят., съ усовершенствованной системой хозяйства, обширнымъ скотоводствомъ и винокуреннымъ заводомъ, вырабатывающимъ 46.000 ведеръ спирта въ 90 градусовъ.

Тамала. (568 вер. отъ Москвы, въ Балашовск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ деревни Тамалы, находящейся въ 6 верстахъ отъ станціи на берегу рѣчки того же имени. Деревня Тамала основана въ концѣ XVII столѣтія фельдмаршаломъ Н. И. Рѣпинымъ и называлась первоначально Рѣпьевкой.

Лѣтъ 15 тому назадъ при станціи образовался поселокъ, ставшій значительнымъ торговымъ и промышленнымъ пунктомъ. Въ немъ 4 паровыя мельницы — Валькова, Аносова, Минаева

и Назарова, со складами для муки и зерна, около 100 домовъ, населенныхъ торговцами, еженедѣльные базары, два раза въ годъ ярмарки, почтово-телеграфное отдѣленіе, аптека, школа и проч.

По земскому изслѣдованію, районъ станціи Тамала «занимаетъ площадь, протяженіе которой съ сѣвернаго конечнаго пункта его тяготѣнія до южнаго равно 60 верстамъ, поперечная же линія, пересѣкая эту площадь съ запада на востокъ, не достигаетъ и 30 верстъ [1]).



Пассажирское зданіе ст. Тамала.

На станціи—желѣзнодорожный завозный складъ для хлѣба на 200 вагоновъ и частные склады на 170 вагоновъ.

Въ 1911 г. отправлено со ст. Тамала свыше 22 тыс. пассажировъ и 2008 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 792 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи—хлѣбъ въ зернѣ, мука и скотъ, въ прибытіи—лѣсъ, нефть, рыба и мануфактура.

По сосѣдству со станціей расположено имѣніе кн. Прозоровскаго-Голицына, площадью до 5.000 десят., съ винокуреннымъ заводомъ; въ окрестностяхъ—экономіи Агапова, Чихачева, Михайлова, Колесникова и др. и населенные пункты—село Крутое, деревни: Лохмутовка, Ивановка, Богдановка и др.

Дуровка—разъѣздъ. (579 вер. отъ Москвы, въ Сердобск. уѣздѣ). Въ ½ верстѣ—большое село Дуровка, съ населеніемъ болѣе 3.000 человѣкъ. Село это — одно изъ старѣйшихъ селеній въ Сердобскомъ уѣздѣ.

Въ 4 верстахъ отъ разъѣзда находится каменоломня, изъ которой поступаетъ для перевозки до 500 куб. саж. камня ежегодно.

[1]) Матеріалы о грузов. движен. по дорогамъ Саратовск. губ., 1897 г., стр. 150.

Въ окрестностяхъ расположены села: Новинки, съ населеніемъ 1.000 человѣкъ, Рящики—700 чел., Бугры—800 чел. и Никольское—900 чел.

Вертуновская. (593 вер. отъ Москвы, въ Сердобск. уѣздѣ). Станція при с. Сосновкѣ, имѣющемъ около 3.300 жителей, базаръ, паровую мельницу П. В. Мельникова и двѣ водяныя мельницы на р. Миткирей.

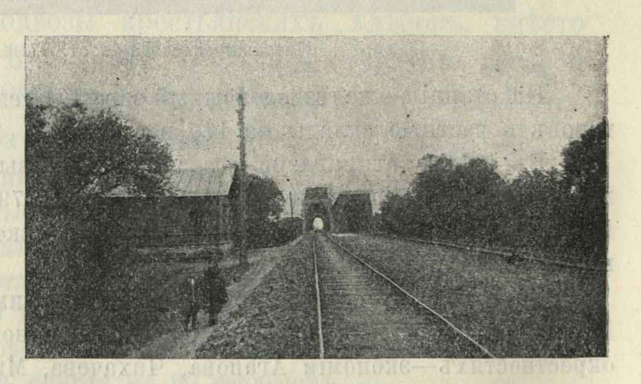
Ближайшія къ станціи селенія: Подгоренка — въ 4 вер., при которомъ имѣніе В. В. Мельникова, 800 дес., съ паровой мельницей при р. Хопрѣ; Свищевка въ 4 вер. — съ имѣніемъ Д. А. Кожевникова, 1.100 дес. и большой мельницей на р. Хопрѣ и въ такомъ же растояніи— с. Власовка, съ населеніемъ 1.500 чел. и каменоломнями.

При станціи—желѣзнодорожный завозный складъ для хлѣба на 76 вагоновъ и три частныхъ хлѣбныхъ склада на 150 вагоновъ.

Въ 1911 г. отправлено со ст. Вертуновской свыше 30 тыс. пассажировъ и 1.498 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 265 т. п. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука, скотъ, камень и лѣсъ и въ прибытіи—хлѣбъ въ зернѣ, нефть, лѣсъ и мануфактуры.

Въ поселкѣ возлѣ станціи—почтово-телеграфное отдѣленіе и сберегательная касса.

Отъ ст. Вертуновской идетъ вѣтвь къ с. Бекову.



Мостъ черезъ р. Хоперъ на 220 вер. Козл.-Сар. лин.

Въ 10 верстахъ отъ станціи находится село Зубриловка. Оно расположено въ чрезвычайно живописной мѣстности при р. Хопрѣ и впадающемъ въ него съ запада притокѣ. При этомъ селѣ— имѣніе князя Прозоровскаго - Голицына. Имѣніе это, пріобрѣтенное въ концѣ XVIII столѣтія флигель-адъютантомъ Екатерины II кн. С. Ф. Голицынымъ, было имъ такъ обустроено, что пріобрѣло славу необычайнаго благоустройства и роскоши. Великолѣпный домъ-дворецъ, расположенный среди громаднаго, въ 75 десятинъ, парка, съ бѣлыми колоннами и барельефами временъ Первой Имперіи, находился въ полной гармоніи съ окрестной мѣстностью. Окружающіе Зубриловку со всѣхъ сторонъ ду-

бовые лѣса, съ проведенными въ нихъ дорогами, горы и пригорки, долины и ущелья, „наполненные родниками, которые вырываются изъ нихъ сильно бьющими ключами", вся эта живописная и столь рѣдкая у насъ, особенно въ средней полосѣ,

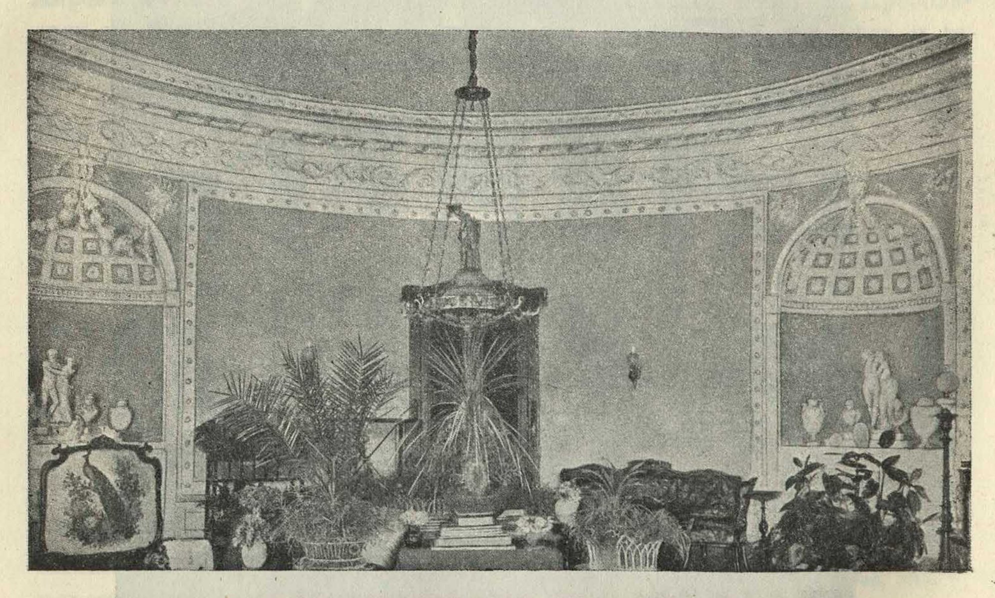


Зубриловская усадьба со стороны парка (изъ журн. „Старые годы", № 3 за 1908 г.).

красота волнообразныхъ и лѣсистыхъ мѣстностей заставила еще Вигеля называть Зубриловку Эдемомъ.

Въ полномъ соотвѣтствіи съ великолѣпною внѣшностью было и внутреннее убранство дома-дворца. Въ немъ было много кра-

сивыхъ и художественныхъ вещей и одной изъ лучшихъ считалась бронзовая ваза эпохи Возрожденія, по преданіямъ работы ученика Микеланджело Jean de Bologne. Была здѣсь обширная коллекція фарфора и портретная галлерея со многими произведеніями знаменитыхъ художниковъ. Въ Зубриловкѣ жилъ, между прочимъ, знаменитый нашъ баснописецъ И. А. Крыловъ, состоявшій наставникомъ дѣтей кн. Голицына и личнымъ его секретаремъ. Благоустройство и роскошь Зубриловки сохранялись болѣе столѣтія при четырехъ поколѣніяхъ ея владѣльцевъ и эта замѣчательная старинная усадьба погибла совершенно неожиданно отъ погрома 19 октября 1905 года. В. Верещагинъ, написавшій о Зубриловкѣ интересную статью „Разоренное гнѣздо", описываетъ этотъ погромъ такъ:



Круглая зала вь Зубриловкѣ (изъ журн. „Старые годы", № 3 за 1908 г.).

«Во главѣ толпы шелъ крестьянинъ сосѣдняго села Изнаира, бѣлый какъ лунь старикъ, съ четырьмя сыновьями, владѣвшій 100 десятинами земли; за нимъ слѣдовали 12 телѣгъ для нагрузки ограбленнаго добра. Старикъ шелъ увѣренною поступью, держа икону въ рукахъ, въ твердомъ убѣжденіи, что исполняетъ волю Царя, повелѣвшаго въ три дня уничтожить и ограбить всѣ сосѣднія помѣстья. При переходѣ рѣки Хопра, къ толпѣ присоединилась вся Зубриловская молодежь и пошла

тоже на усадьбу. Погромъ начался съ виннаго подвала, изъ котораго выкатывались бочки одна за другой и тутъ же распивались. Когда все вино было выпито, озвѣрѣвшая стихійная толпа ворвалась въ одинъ изъ флигелей и, обливъ мебель керосиномъ и обсыпавъ ее порохомъ, подожгла, а когда толстыя старыя стѣны не хотѣли загораться, устроили сквознякъ. Тогда пламя бурно охватило весь флигель. Покончивъ съ флигелемъ, толпа ринулась на главный домъ и точно такимъ же образомъ подожгла и его, а пока огонь разгорался, начала частью грабить, частью молотками и ломами разбивать въ мелкіе куски всю мебель, бронзу, фарфоръ и разрывать въ клочки всѣ картины и портерты, уничтожая все безъ разбора, что попадалось ей въ глаза, въ какомъ то безсмысленномъ и безпощадномъ изступленіи. Громадное багровое зарево освѣщало эту оргію разрушенія... Вскорѣ покончили и съ домомъ,—рухнули его крыша, его полы и потолки, и своею тяжестью пробили своды нижняго этажа. Начался разгромъ другого флигеля, оранжерей, сараевъ и конюшенъ, а когда и отъ нихъ ничего не осталось, толпа бросилась на больницу и только тутъ была остановлена слишкомъ поздно подоспѣвшими войсками» [1]).

Ртищево. (617 вер. отъ Москвы, въ Сердобск. уѣздѣ). Станція въ $1^1/_2$ верст. отъ с. Ртищева, одного изъ старѣйшихъ селъ Саратовскаго края, основаннаго въ XVII вѣкѣ бояриномъ Ртищевымъ.

Село это было въ прежнее время значительнымъ мѣстнымъ рынкомъ по торговлѣ хлѣбомъ, подвозившимся на его базары; впослѣдствіи скупка хлѣба перешла къ станціи и село свое торговое значеніе потеряло.

Село Ртищево извѣстно какъ родина перваго историка Саратовскаго края А. Ф. Леопольдова, оставившаго, между прочимъ, сочиненія: „*Статистическое описаніе Саратовской губерніи*“, „*Историческій очеркъ Саратова и Пугачевщины*“, „*Историческій очеркъ Саратовскаго края*“ и др. [2]).

Станція Ртищево получила особенное развитіе со времени обращенія ея въ крупный сортировочный пунктъ. Въ періоды повышеннаго движенія суточная работа станціи достигаетъ по отправленію и прибытію до 100 товарныхъ поѣздовъ и до 3.000 вагоновъ. Все это количество разсортировывается по направленіямъ при помощи сортировочныхъ горокъ.

---

[1]) В. Верещагинъ. „Разоренное гнѣздо“, „Старые годы“ Мартъ 1908 г., стр. 133—149.

[2]) Обстоятельная біографія А. Ф. Леопольдова помѣщена въ книгѣ Н. Ф. Хованскаго „Очерки по исторіи г. Саратова и Саратовской губ.“, 1884 г., стр. 56—76.

При станціи желѣзнодорожная церковь, двухклассное мужское и женское училища, каждое на 250 дѣтей, желѣзнодорожная больница, родильный пріютъ, большое депо съ паровознымъ зданіемъ на 29 стойлъ, мастерскія для малаго ремонта паровозовъ, газовый заводъ, производительностью до 2.000.000 куб. фут. газа, идущаго для освѣщенія пассажирскихъ вагоновъ, электрическая станція, дающая энергію для освѣщенія путей и зданій и для электро-двигателей, завозный хлѣбный складъ на 30.000 пудовъ и элеваторъ на 100.000 пуд., переработавшій за послѣдніе 5 лѣтъ слѣдующее количество хлѣба:



Желѣзнодорожная церковь при ст. Ртищево.

Годъ поступленія.	ПОСТУПИЛО.				ИТОГО.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разнаго хлѣба.	
1906	2.250	82.505	76.131	728	161.614
1907	6.751	104.791	105.361	832	217.735
1908	—	10.569	4.500	18.114	23.183
1909	1.795	62.510	54.377	27.564	146.246
1910	9.339	32.279	87.788	5.940	135.346
Всего. . .	20.135	292.654	328.157	53.178	684.124

Въ 1911 г. со станціи Ртищево отправлено свыше 100 тыс. пассажировъ и 758 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 1.321 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ и мука, въ прибытіи—хлѣбъ въ зернѣ, мука, лѣсъ, каменный уголь, нефть, кирпичъ, камень, цементъ и др.

Для слѣдующихъ черезъ Ртищево переселенцевъ и воинскихъ частей здѣсь устроены: переселенческій пунктъ съ пріемнымъ покоемъ и столовой и воинскій продовольственный пунктъ.

Возлѣ станціи образовался большой поселокъ, населенный, главнымъ образомъ, желѣзнодорожными служащими. Въ поселкѣ до 6.000 человѣкъ населенія, церковь, почтово-телеграфная контора и двѣ школы и двѣ ярмарки въ году: 14 мая и 30 августа, съ крупными оборотами.

Рядомъ съ поселкомъ расположено при особой вѣтви крупное предпріятіе акціонернаго общества «бр. Барсельманъ» для скупки и экспорта заграницу куриныхъ яицъ, битой птицы, свинины, мяса, дичи и др. скоропортящихся товаровъ. Тутъ имѣются складъ-холодильникъ на 200 вагоновъ, оборудованный двумя компрессорами амміачной системы, бойни съ огромнымъ подваломъ, предназначеннымъ для солки свинины, экспортируемой въ Англію подъ именемъ зеленаго шпика «Беконъ», со спеціальными приспособленіями для массоваго убоя свиней, салотопней, колбасной и проч.; три корпуса кормушекъ для откорма куръ, вмѣстимостью на 36.000 паръ, кормушки для живыхъ свиней по 500 штукъ, зданіе для ощипки битой птицы, сортировки ея и проч.

Салтыковка. (641 вер. отъ Москвы, въ Сердобск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ села Салтыковки, основаннаго въ первой половинѣ XVIII в. на землѣ князя Салтыкова [1]). Зданіе станціи каменное съ паробетоннымъ отопленіемъ системы инженера Яхимовича и съ газовымъ освѣщеніемъ, вырабатываемымъ на спеціальномъ заводѣ изъ нефтяныхъ остатковъ. При станціи образовался поселокъ, имѣющій 1.500 жит., двѣ школы, церковь, почтово-телеграфное отдѣленіе, сберегательную кассу, аптеку и проч.

Районъ станціи Салтыковка богатъ экономіями, расположенными въ разстояніи отъ 6 до 25 верстъ. Для 12 экономій Салтыковка служитъ пунктомъ отправленія хлѣбовъ и для большаго числа селъ и деревень является рынкомъ, на которомъ крестьяне сбываютъ свой хлѣбъ. При станціи существуетъ базаръ и скупщики хлѣба имѣютъ здѣсь свои ссыпные амбары. Привозы хлѣба на базаръ въ осеннее время достигаютъ до 2.000 возовъ ежедневно. Здѣсь есть двѣ мельницы: П. Я. Яковлева и И. С. Живова, обѣ паровыя, перемалывающія для вывоза по желѣзной дорогѣ отъ 700 до 1.000 вагоновъ въ годъ. Ближайшая къ станціи экономія наслѣдн. П. А. Кривскаго при с. Борки (700 дес.), въ 5 верстахъ, извѣстна овцеводствомъ породы инфантадо; стадо до 1.000 головъ. Хозяйство имѣетъ цѣлью выводить животныхъ неприхотливыхъ, легко откармливающихся и съ шерстью средней тонины. Средній выходъ шерсти съ головы $10^1/_2$—12 фунтовъ. Приплодъ продается на племя; бараны по цѣнамъ отъ 30 до 500 руб. за голову.

На станціи—каменное двухъэтажное зернохранилище на 50 вагонныхъ закромовъ, мѣшковой складъ на 60 вагоновъ и пакгаузы на 500 вагоновъ.

Въ 1911 г. со станціи Салтыковка отправлено свыше 19 тыс. пассажировъ и 1.526 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 803 т. п. Преоб-

---

[1]) Хованскій. Помѣщ. и крест. Сарат. губ., стр. 23.

ладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ и мука и въ прибытіи—зерновой хлѣбъ, дрова, лѣсные матеріалы, каменный уголь, нефть, соль и сахаръ.

Екатериновка. (660 вер. отъ Москвы, въ Аткарск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ находящейся въ 3-хъ верстахъ деревни Екатериновки.

При станціи большой торговый поселокъ съ ежедневными базарами, на которые свозится изъ окрестныхъ селеній огромное количество хлѣба. Разъ въ году—5 августа бываетъ ярмарка, продолжающаяся около недѣли. Здѣсь отдѣленіе с.-петербургскаго международнаго коммерческаго банка, контора крестьянскаго поземельнаго банка, почта, телеграфъ, сберегательная касса, аптека, 2 паровыя мельницы и много хлѣбныхъ складовъ.

Станція Екатериновка находится въ центрѣ огромнаго хлѣбнаго района и окружена лучшими плодородными землями Аткарскаго и Сердобскаго уѣздовъ, принадлежащими, какъ крестьянскому, такъ и земледѣльческому населенію [1]). Въ годы урожаевъ станція эта въ полномъ смыслѣ слова заваливается хлѣбомъ.

На станціи имѣется желѣзнодорожное одноклассное смѣшанное училище на 40 дѣтей, каменное 2-хъ-этажное зернохранилище на 60 вагоновъ и завозные склады на 250 вагоновъ.

Въ 1911 г. со станціи Екатериновка отправлено свыше 20 тыс. пассажировъ и 1.203 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 363 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ и скотъ, въ прибытіи—лѣсъ и нефть.

Изъ ближайшихъ частновладѣльческихъ имѣній болѣе другихъ замѣчательны: имѣніе С. А. Устинова въ 2-хъ вер., въ которомъ паровая мельница, производительностью до 200 тыс. пуд. въ годъ, и овцеводство; имѣніе В. В. Елагина, съ крупнымъ сельскимъ хозяйствомъ, въ 5 верстахъ, и экономія Ф. А. Столыпина въ 7 вер., съ конскимъ заводомъ рысистыхъ и скаковыхъ лошадей, скотоводствомъ и овцеводствомъ; экономія эта соединена со станціей телефономъ.

Еткары—разъѣздъ. (670 вер. отъ Москвы, въ Аткарск. уѣздѣ). Въ 1-й верстѣ отъ разъѣзда лежитъ с. Еткары. На разъѣздѣ производятся операціи по товарному движенію лишь въ зимній періодъ времени, съ сентября по апрѣль.

Около разъѣзда имѣется небольшая паровая мельница, съ суточнымъ размоломъ около 500 пудовъ.

Въ окрестностяхъ разбросаны хуторскія крестьянскія хозяйства на участкахъ, купленныхъ у крестьянскаго банка.

---

[1]) Матеріалы о груз. движен. по дорог. Сарат. губ., стр. 59.

Лопуховка. (686 вер. отъ Москвы, въ Аткарск. уѣздѣ). Станція въ 1 верстѣ отъ деревни Лопуховки, отъ которой и получила свое названіе. Первоначально эта станція называлась Жуковкой, по имени небольшой деревни, лежащей въ 3-хъ верстахъ.

Станція Лопуховка имѣетъ большое промышленное значеніе; при ней находятся двѣ паровыхъ мельницы: одна И. П. Яковлева, производительностью въ 3 милл. пуд., и другая С. Новикова—въ 750 тыс. пуд. Образовавшійся здѣсь поселокъ служитъ для района станціи рынкомъ, на который подвозится для сбыта крестьянскій хлѣбъ, поступающій на мѣстныя мельницы. Въ поселкѣ—почтовое отдѣленіе и земская школа.

Со ст. Лопуховка въ 1911 г. отправлено свыше 20 тыс. пассажировъ и 1.601 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 548 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука, сѣмена подсолнечныя, въ прибытіи—соль, мануфактура, лѣсъ, уголь и др.

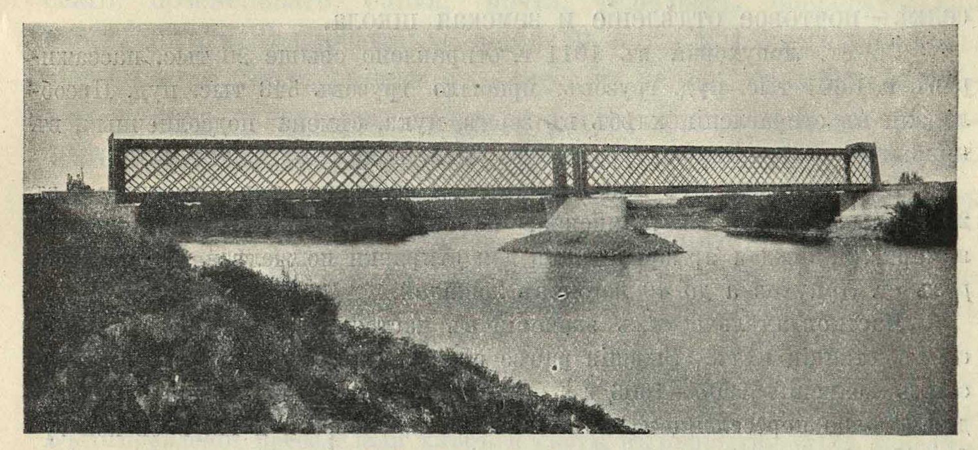
Въ 8 верстахъ отъ станціи—большое торговое село Сластуха, а въ 20 верстахъ—село Екатериновка, извѣстное ежемѣсячными конскими ярмарками; каждая ярмарка даетъ для отправки по желѣзной дорогѣ черезъ ст. Лопуховка до 40 вагоновъ лошадей.

Частновладѣльческихъ экономій въ настоящее время въ окрестностяхъ станціи нѣтъ. Бывшія ранѣе помѣстья проданы послѣ крестьянскихъ волненій 1905—1906 г.г. крестьянскому банку, который распродалъ землю переселенцамъ изъ Полтавской, Кіевской и Харьковской губерній, образовавшимъ хутора.

Аткарскъ. (711 верстъ отъ Москвы). „До постройки въ 1872 г. „Тамбово-Саратовской желѣзной дороги Аткарскъ не имѣлъ ни „торговаго, ни промышленнаго значенія; эти послѣднія сосредо- „точивались въ 2-хъ большихъ торговыхъ селахъ-слободахъ „уѣзда: Баландинскомъ городкѣ и сл. Елани. Со времени откры- „тія движенія по Тамбово-Саратовской желѣзной дорогѣ ростъ „города постепенно увеличивается“.

Эта характеристика вліянія желѣзной дороги принадлежитъ мѣстному изслѣдователю А. Н. Минхъ, посвятившему городу особую книгу подъ заглавіемъ: „*Городъ Аткарскъ, матеріалы для историко-географическаго описанія Саратовской губерніи*“ (*Аткарскъ 1908 г.*). Статистическія данныя вполнѣ эту характеристику подтверждаютъ. Въ 1860-хъ годахъ въ Аткарскѣ было немного болѣе 6 тыс. жителей; по переписи 1897 года въ немъ оказалось

9.750 челов., а на 1 января 1910 г. считается—13.600 душъ. Въ послѣдніе годы въ Аткарскѣ возникли крупныя промышленныя предпріятія: три паровыя мельницы. Одна изъ нихъ, производительностью до 1 милл. пуд. въ годъ, принадлежитъ В. А. Красулину, вторая,—производительностью въ 500 тыс. пудовъ въ годъ, принадлежитъ Т. Л. Божедомову и третья поменьше—И. Д. Шанину. Открыто отдѣленіе русскаго торгово-промышленнаго банка, устроено нѣсколько хорошихъ зданій: городская дума, реальное училище, женская гимназія, четыре начальныхъ училища и хорошій общественный садъ.



Мостъ черезъ р. Медвѣдицу близъ г. Аткарска.

Въ Аткарскѣ бываютъ двѣ ярмарки въ году: 25 Мая и 29 Августа, продолжающіяся по 3 дня. Главнымъ предметомъ торговли города служитъ хлѣбъ, котораго отправляется отсюда по желѣзной дорогѣ около 2.500.000 пудовъ въ годъ. Подвозится хлѣбъ на городскіе базары изъ селъ и отчасти изъ экономій, лежащихъ въ разстояніи до 15 верстъ. Въ прежнее время районъ подвоза былъ болѣе обширнымъ; сократился онъ послѣ открытія Аткарско-Вольской и Баландинской линій, станціи которыхъ отвлекли часть грузовъ. На размѣры подвоза вліяетъ также то, что селенія восточныхъ волостей Аткарскаго уѣзда значительную часть хлѣба отвозятъ въ Саратовъ; селенія-же и имѣнія западныхъ волостей—на ст. Лопуховку [1]).

На станціи Аткарскъ двухклассное смѣшанное желѣзнодорожное училище на 235 человѣкъ, коренное депо, съ двумя паровозными зда-

[1]) Матеріалы о грузовомъ движен. по дорог. Саратовской губ., 1897 г., стр. 4—5.

ніями на 24 стойла и мастерскія для малаго ремонта паровозовъ; здѣсь-же—завозный хлѣбный складъ, три частныхъ хлѣбныхъ склада, общею емкостью на 500 вагоновъ, и семь лѣсныхъ складовъ на 400 вагоновъ.

Въ 1911 г. отправлено со станціи Аткарскъ свыше 130 тыс. пассажировъ и 1.746 т. пуд. грузовъ. Прибыло грузовъ — 1.028 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука и скотъ, въ прибытіи—лѣсъ, каменный уголь, нефть, соль, сахаръ, мануфактура и др.



Аткарское желѣзнодорожное училище.

Историкъ Саратовскаго края А. Леопольдовъ въ своемъ „Статистическомъ описаніи Саратовской губ.“, высказываетъ предположеніе (ч. II, стр. 99), что Аткарскъ или правильнѣе Иткарскъ, получилъ свое названіе отъ имени вельможи Хана Золотой Орды Иткара, упоминаемаго исторіей въ 1358 году. Этотъ вельможа, вѣроятно, былъ здѣсь начальникомъ татарскаго улуса. Курганы и татарскія вещи, находимыя въ этихъ мѣстахъ, подтверждаютъ пребываніе здѣсь татаръ. Въ другомъ своемъ трудѣ „Историческій очеркъ Саратовскаго края“ г. Леопольдовъ пишетъ (стр. 130), что Аткарскъ переименованъ въ городъ изъ дворцоваго села Аткары. Въ 1798 г. онъ былъ упраздненъ, а въ 1804 г. опять сдѣланъ городомъ.

Н. Ф. Хованскій въ книгѣ „Помѣщики и крестьяне Саратовской губерніи“ (стр. 22), сообщаетъ объ Аткаркѣ слѣдующія свѣдѣнія:

«Еткарская слобода, превратившаяся въ 1780 году въ гор. Аткарскъ, основана была по правительственному почину въ 1699 году; въ ней въ 1725 г. 190 душъ м. п., въ 1745 г.— 389 душъ, а по 3-й ревизіи — 659 душъ. Сюда скрывались люди отъ солдатчины, отъ бояръ и находили убѣжище разные преступники изъ мѣстъ заключенія. Мѣстность была лѣсистая и въ ней имѣлись укромные пріюты отъ набѣговъ татаръ, киргизъ и др. кочевниковъ. Нѣкій Садовниковъ, въ свое время захваченный изъ Саранска Пугачевымъ въ пѣвчіе, бѣжалъ отъ него и скрылся въ Еткарской слободѣ; по его словамъ, около нея въ его

время была устроена на вершинѣ высокаго дуба кровать (помостъ) на которой помѣщался караулъ, предупреждавшій о появленіи вблизи кочевниковъ».

Кологривовка. (736 вер. отъ Москвы, въ Аткарск. уѣздѣ). Станція—въ 4-хъ верстахъ отъ села Кологривовки, основаннаго въ первой половинѣ XVIII вѣка и имѣющаго нынѣ до 1.000 жителей. Станція Кологривовка расположена на водораздѣлѣ Волжскаго и Донского бассейна, на высокомъ мѣстѣ, покрытомъ дубовыми, березовыми и осиновыми рощами, изрѣзанномъ оврагами; близъ станціи имѣется нѣсколько живописныхъ дачъ, заселяемыхъ въ лѣтнее время жителями гор. Саратова.

Въ 8 верстахъ отъ станціи при селѣ Марфино, въ имѣніи Коревицкаго находится вальцовая мельница съ газогенераторомъ, размалывающая до 1.500 пудовъ зерна въ сутки и въ 15 верстахъ, при селѣ Старая Ивановка,—въ имѣніи Деконской—винокуренный заводъ.

Значительное количество грузовъ изъ района станціи вывозится гужемъ въ Саратовъ.

Между ст. Кологривовка и Татищево на 376 верстѣ находится самая высокая точка всей Козлово-Саратовской линіи—124,97 саж. надъ уровнемъ моря.

Татищево. (757 вер. отъ Москвы, въ Саратовск. уѣздѣ). Въ 6 верстахъ отъ станціи—дер. Кувыка, съ населеніемъ до 1.000 человѣкъ, получившая названіе по имени атамана разбойничьей шайки Кувыкина, имѣвшаго здѣсь въ концѣ XVI вѣка свой станъ [1]). Жители д. Кувыки занимаются вязаніемъ изъ шерсти, пеньки и нитокъ чулокъ, перчатокъ, варегъ, дѣлаютъ валенки, красятъ шерсть, ткутъ кушаки и тесьмы. Все это продается, главнымъ образомъ, на Саратовскомъ рынкѣ.

Лѣтомъ пріѣзжаетъ въ окрестности Татищева много дачниковъ изъ Саратова, почему ежегодно съ 1 мая по 1 сентября устанавливается дачное движеніе поѣздовъ.

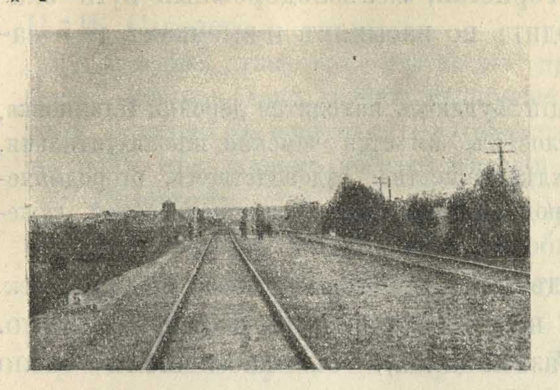
Въ 4-хъ верстахъ отъ станціи—паровая мельница и поташный заводъ М. Л. Кузнецова, а недалеко отъ станціи въ имѣніи г. Беккеръ выдѣлывается пустотѣлый кирпичъ и кровельная черепица.

Въ 8 верстахъ отъ станціи, при р. Идолгѣ, лежитъ село Николаевское (Николаевскій городокъ), имѣющее 700 жителей. Здѣсь находится Маріинское земледѣльческое среднее учебное заведеніе. При училищѣ

---

[1]) А. Раевскій. Очеркъ Саратовск. губ. („Дѣло" 1873 г., № 3), стр. 202.

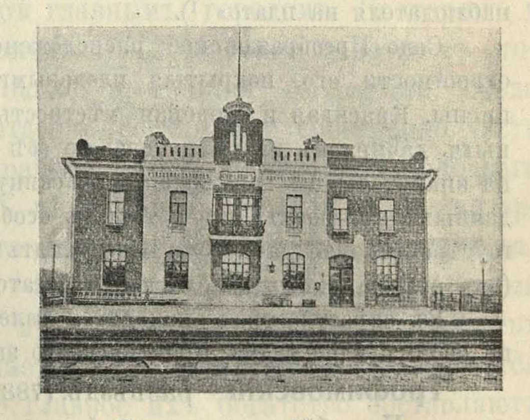
ферма съ искусственнымъ орошеніемъ, конскій заводъ для разведенія тяжеловозовъ и рысистыхъ лошадей. Село это возникло по указу Николая I въ 1828 году и тогда же заселено питомцами воспитательнаго дома. Такихъ селъ не въ далекомъ разстояніи отъ Николаевскаго существуетъ еще четыре: Михайловка, Маріиновка, Александровка и Константиновка. Въ прежнее время управленіе этими селами сосредоточивалось въ с. Николаевскомъ.



Мостъ черезъ р. Идолгу подъ Татищевомъ.

Начиная отъ 386 версты за ст. Татищево и до ст. Курдюмъ, идетъ почти сплошной сотенный уклонъ; такъ что, при разстояніи между этими станціями въ 12 верстъ, разница въ отмѣткахъ ихъ составляетъ 46 саж. Путь все время идетъ по высокимъ насыпямъ до 10 саж. высоты и глубокимъ (до 3,50 с. глубины) выемкамъ. Такой тяжелый профиль пути въ грузовомъ направленіи вызвалъ необходимость укладки на одномъ этомъ перегонѣ второго пути.

Курдюмъ. (771 вер. отъ Москвы, въ Саратовск. уѣздѣ). Станція— въ 6 верстахъ отъ с. Курдюмъ, основаннаго въ XVIII столѣтіи помѣщикомъ А. Родіоновымъ [1]) и имѣющаго нынѣ до 900 жит. При станціи образовался уже поселокъ Курдюмъ. Въ районѣ этой станціи находится небогатая залежь желѣзной руды. Въ 1897 и 1898 годахъ акціонерное общество Волжскаго стального завода производило здѣсь правильныя развѣдки на желѣзную руду. Развѣдки эти вызвали большія надежды, которымъ, однако, не суждено было оправдаться [2]).



Пасс. зданіе ст. Курдюмъ.

[1]) Н. Ф. Хованскій. Помѣщики и крестьяне Саратовск. губ, стр. 49.

[2]) С. Н. Никитинъ. Извѣстія Геологич. Комитета. т. XVIII, стр. 396.

Мѣстность Курдюма гористая, желѣзнодорожный путь значительно извилистъ, проходитъ по насыпямъ и выемкамъ до 5 саженъ высотой.

Въ 3 верстахъ отъ станціи Курдюмъ находится деревня Ильиновка, съ населеніемъ болѣе 300 человѣкъ, имѣется земская школа-читальня, жители занимаются, кромѣ хлѣбопашества, садоводствомъ, огородничествомъ и пчеловодствомъ; продукты эти для сбыта подвозятся гужевымъ путемъ въ Саратовъ.

Разбойщина — разъѣздъ. (782 вер. отъ Москвы, въ Саратовск. уѣздѣ). Разъѣздъ въ 2-хъ верстахъ отъ села Преображенскаго, (называвшагося ранѣе Разбойщиной), съ населеніемъ около 1.000 душъ.

«Мѣстность эта входитъ въ составъ той приподнятой области Поволжья, которая нѣкогда была побережьемъ Каспійскаго бассейна и представляетъ возвышенное плато, обрывающееся крутыми склонами къ востоку, въ сторону Волги. Проф. Синцовъ считаетъ эти склоны за древній берегъ волжской долины. Причудливыя очертанія этого древневолжскаго берега или увала, расчлененнаго глубокими оврагами, съ высокими склонами, придаютъ здѣшней мѣстности живописный характеръ маленькой горной страны. Если смотрѣть на этотъ берегъ съ какой нибудь высокой точки около Разбойщины, то передъ глазами развертывается широкая панорама лѣсовъ; они часто непрерывной лентой тянутся по вершинамъ его склоновъ, нерѣдко одѣваютъ послѣдніе до самаго основанія, густо засѣли по оврагамъ и скрываются отъ взоровъ наблюдателя на плато» [1]).

Село Преображенское расположено въ котловинѣ между горами и окрестности его, покрытыя плодовыми садами и лѣсами, весьма живописны. Красивая и здоровая мѣстность привлекаетъ сюда многочисленныхъ дачниковъ изъ Саратова; по обѣ стороны желѣзнодорожнаго пути, на значительномъ протяженіи, раскинуто въ лѣсу большое количество дачныхъ построекъ, изъ которыхъ особенно выдѣляются красотою и благоустройствомъ дачи Ф. П. Шмидтъ съ искусственнымъ орошеніемъ (изъ артезіанскихъ колодцевъ) и богатой растительностью садовъ.

Въ окрестностяхъ находятся залежи желѣзной руды, не имѣющей по своимъ качествамъ практическаго значенія.

Трофимовскій — разъѣздъ. (788 вер. отъ Москвы, въ Саратовск. уѣздѣ). По обѣ стороны желѣзнодорожнаго полотна расположено

---

[1]) Б. Келлеръ. Ботанико-географическія изслѣдованія въ Саратовской губ. Казань, 1901 г., стр. 7—8.

болѣе 200 дачъ, изъ которыхъ самыя благоустроенныя дачи П. И. Соколова.

Красивая лѣсистая мѣстность: преимущественно дубъ, липа и береза. Вокругъ дачъ разбитъ обширный паркъ, занимающій пять десятинъ. Архитектура построекъ довольно красива, дачи освѣщаются электричествомъ; при дачномъ поселкѣ хорошій лѣтній театръ.

Саратовъ. (796 вер. отъ Москвы). Саратовскій край съ глубокой древности участвовалъ въ обширныхъ торговыхъ сношеніяхъ. Лѣтъ за 500 еще до Рождества Христова, говоритъ извѣстный историкъ-археологъ И. Е. Забѣлинъ, античные греки, черезъ этотъ край, съ береговъ Чернаго моря сносились съ приуральскими народами и гдѣ-то около Саратова имѣли значительный деревянный городъ, Гелонъ, съ смѣшаннымъ населеніемъ, въ которомъ, однако, преобладали тѣ-же эллины-греки. Городъ этотъ былъ торговымъ средоточіемъ между западомъ и востокомъ отъ Днѣпра до Алтая и между сѣверомъ и югомъ отъ нижегородской Волги до Закавказья и Персіи [1]). Съ теченіемъ вѣковъ, когда промышленные арабы завоевали въ VII столѣтіи почти всѣ богатыя закаспійскія страны, саратовскій край служилъ ареною ихъ торговыхъ сношеній. Они торговали отъ устьевъ Волги и до самой Камы [2]). Въ это время въ нынѣшней Саратовской губерніи жилъ народъ Буртасы. Сѣвернѣе, къ Камѣ, лежали владѣнія Болгаръ, съ главнымъ городомъ Болгаромъ у устьевъ Камы, а къ югу находилось Хазарское царство съ столицей Итиль, лежавшей около нынѣшней Астрахани, среди устьевъ Волги. Земля Буртасовъ составляла собственно часть Хазарскаго царства; по крайней мѣрѣ во времена арабскаго писателя Ибнъ-Даста, въ X вѣкѣ, они признавали власть хазарскаго царя (Кагана) и выставляли въ поле 10 тыс. всадниковъ. По описанію Ибнъ-Даста, они имѣютъ верблюдовъ, рогатый скотъ и много меду; земля, ими обитаемая, ровна; изъ деревьевъ въ ней чаще другихъ встрѣчается хеленджъ (береза), занимаются они и хлѣбопашествомъ, но главное ихъ богатство составляютъ

---

[1]) И. Забѣлинъ. Исторія русской жизни съ древнѣйшихъ временъ. Москва. 1876 г., т. I-й, стр. 254.

[2]) И. Забѣлинъ. Исторія г. Москвы, стр. 8—9.

медъ, мѣха куньи и мѣхъ вообще [1]). Другой арабскій писатель Масуди, сообщая о торговлѣ приволжскихъ народовъ, говоритъ о караванахъ, которые постоянно ходятъ съ товарами изъ Болгаріи въ Ховарезмъ и наоборотъ. Изъ земли Буртасовъ, продолжаетъ онъ, вывозятъ мѣха чернобурыхъ и красныхъ лисицъ, которые и называются буртасскими. Эти мѣха, особенно черные, иногда стоятъ больше 100 динаріевъ за штуку, красные дешевле. Арабскіе и персидскіе цари считаютъ эти черные мѣха выше куньяго и дѣлаютъ изъ нихъ шапки, кафтаны и шубы, такъ что нѣтъ почти царя, не имѣющаго шубы или кафтана съ подкладкой изъ мѣха черныхъ лисицъ [2]).

Буртасы не имѣли верховнаго главы. Исповѣдывали они мусульманскую вѣру, имѣли мечети, жили въ деревянныхъ домахъ. Городъ ихъ, носившій названіе Буртасъ, по мнѣнію извѣстнаго оріенталиста Сенковскаго, находился въ окрестностяхъ нынѣшняго Саратова [3]). И. Е. Забѣлинъ полагаетъ, что этотъ городъ „по примѣтамъ долженъ занимать мѣсто Геродотовскаго Гелона и по всему вѣроятію есть городъ Увекъ“ [4]).

Торговля на Волгѣ, находившаяся подъ покровительствомъ хазаръ, стала падать одновременно съ упадкомъ хазарскаго владычества, а упадокъ этотъ начался уже въ первой половинѣ IX вѣка. Тогда изъ за Волги, сквозь хазарскія поселенія и кочевья проникли въ южную Русь печенѣги. Эта хищная орда начала загораживать торговые пути [5]).

Конецъ Буртасскому народу положенъ былъ, по свидѣтельству писавшаго въ 976 г. ученаго араба Ибнъ-Хаукаля, истребительными походами Руссовъ въ 965 — 969 г.г. при Свято-

---

[1]) Ибнъ-Даста, перев. Д. А. Хвольсона, стр. 19—21.

[2]) Мода на мѣха уже тогда была обязана женщинѣ. До насъ дошло извѣстіе что Зобейда, жена Гаруна-аль-Рашида, первая ввела въ моду шубы, подбитыя русскимъ мѣхомъ.

[3]) Энциклопед. словарь Плюшара, т. VII, стр. 419, (статья „Буртасы“ О. И. Сенковскаго).

[4]) И. Забѣлинъ. Исторія русской жизни съ древнѣйшихъ временъ. Москва, 1876 г., т. I-й, стр. 446.

[5]) В. Ключевскій. Боярская дума древней Руси, 1902 г., стр. 22. М. П. Федоровъ. Соперничество торговыхъ интересовъ на Востокѣ, 1903 г., стр. 17.

славѣ на хазаръ, ясовъ и касоговъ. Тогда почти поголовно Буртасы были перебиты и остатки ихъ разбѣжались въ ближайшія страны, такъ что отъ нихъ не осталось и слѣдовъ на Волгѣ. Теперь объ этомъ народѣ свидѣтельствуетъ только маленькая рѣчка Буртасъ, съ четырьмя селеніями того же имени, и, вѣроятно, старинныя урочища, носящія названіе Бурасовъ, напр. въ Саратовскомъ уѣздѣ [1]).

Татарское нашествіе, заставъ Поволжье довольно населеннымъ и съ немалымъ количествомъ городовъ, превратило его въ пустыню. Въ теченіе одного мѣсяца татары овладѣли 14 русскими городами, кромѣ слободъ и погостовъ: „нѣсть мѣста, ни вси, ни селъ тацѣхъ рѣдко идеже не воеваша". „Поплѣниша все по Волзѣ", говоритъ лаконически, но многозначительно лѣтопись о татарскомъ погромѣ [2]).

Заселеніе Саратовскаго края нынѣшними его обитателями началось не ранѣе конца XVII вѣка, и шло весьма медленно. Осѣдлое земледѣльческое населеніе весьма долгое время не могло занять края. Сюда шли лишь тѣ, кого привлекала вольная жизнь казачества и безнаказанность грабежей и разбоевъ на Волгѣ. Извѣстный А. П. Волынскій, въ своемъ донесеніи въ Сенатъ въ 1719 году, говоритъ:

«Отъ Саратова до Астрахани, между городовъ по двѣсти и по триста верстъ жила никакого нѣтъ, того ради, какъ купецкимъ людямъ, такъ и протчимъ проѣзжимъ и рыбнымъ ловцамъ отъ калмыковъ и отъ кубанцевъ чинится великое разореніе и работныхъ людей берутъ въ плѣнъ» [3]).

Саратовъ основанъ былъ на лѣвомъ берегу Волги, при устьѣ впадающей въ нее рѣчки Саратовки, въ концѣ 1580-хъ годовъ; въ Степенной книгѣ есть свѣдѣнія, что изъ Саратова уже въ 1589 г. воеводы Засѣкинъ и Туровъ высылали воинскіе отряды для уничтоженія воровскихъ шаекъ на Медвѣдицѣ [4]). Татарское

---

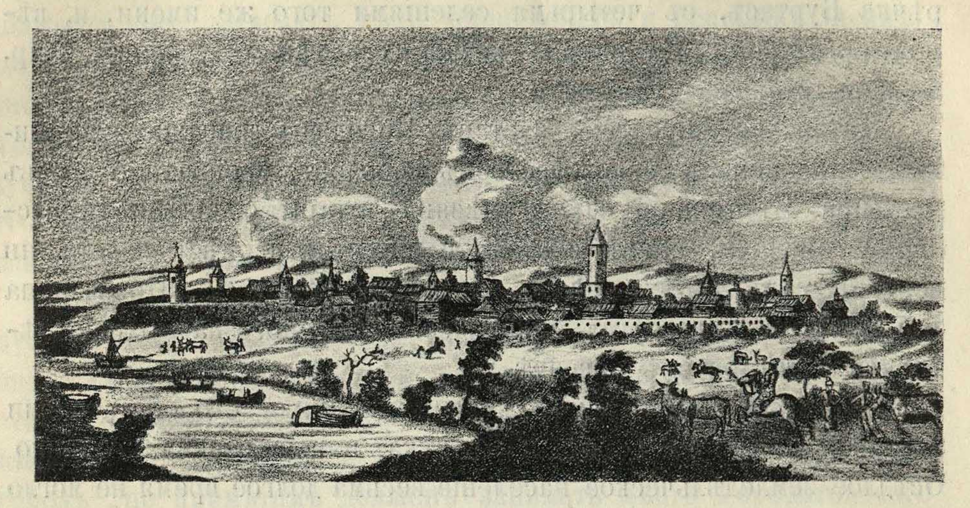
[1]) Ѳ. Ѳ. Чекалинъ. Саратовск. Поволжье съ древнѣйш. врем. до конца XVII в., стр. 16—17.

[2]) Перетятковичъ. Поволжье въ XV и XVI вѣкахъ, стр. 84.

[3]) Москвитянинъ, 1854 г., № 16, стр. 29.

[4]) Академикъ П. П. Пекарскій. Когда и для чего основаны города Уфа и Самара? Спб., 1872 г., стр. 27.

названіе Саратова состоитъ изъ двухъ словъ: *сарый*—желтый и *тау* или *тавъ* — гора [1]). Заволжскій Саратовъ былъ укрѣпленнымъ пунктомъ, но существовалъ недолго. Нахлынувшіе ордынцы разрушили его до основанія. По мнѣнію Саратовскаго историка



Саратовъ на лѣвой сторонѣ р. Волги
(по рисунку Адама Олеарія въ 1636 г.).

А. Леопольдова, на правый берегъ Волги Саратовъ перешелъ около 1605 г., но извѣстный Голштинскій посолъ Адамъ Олеарій, во время проѣзда по Волгѣ въ Персію въ 1636 году, видѣлъ Саратовъ на лѣвомъ берегу Волги и записалъ о немъ:

«Городъ этотъ лежитъ въ 4-хъ верстахъ отъ главнаго теченія Волги, на гладкой равнинѣ, при рукавѣ, который Волга отдѣляетъ отъ себя въ лѣвую сторону. Онъ заселенъ одними стрѣльцами, которые управляются воеводой и полковникомъ и живутъ здѣсь для сбереженія отъ татаръ, называемыхъ калмыками, которые обитаютъ отъ этихъ мѣстъ до самаго Каспійскаго моря и до рѣки Яика и часто дѣлаютъ нападенія, заѣзжая и вверхъ по Волгѣ» [2]).

---

[1]) А. И. Шахматовъ въ „Историческихъ очеркахъ города Саратова и его округи" (стр. 17 — 20) доказываетъ, что названіе Саратова произошло отъ слова „Сараатой", что значитъ удобная низменная мѣстность. Тотъ же авторъ также, какъ и академикъ Пекарскій, относитъ основаніе Саратова къ концу 1580-хъ годовъ; другіе изслѣдователи относятъ основаніе Саратова къ 1590 или 1591 г.г.

[2]) А. Олеарій. Подробное описаніе путешествія Голштинскаго посольства въ Московію и Персію, перев. П. Барсова, Москва, 1870 г., стр. 434.

Голландецъ Іоганъ Стрюйсъ, проѣзжая по Волгѣ въ 1669 году, также видѣлъ Саратовъ на лѣвомъ берегу и записалъ о немъ почти то же, что и Олеарій:

«14 августа 1669 года бросили якорь въ Саратовѣ. Это небольшой городъ, расположенный на равнинѣ, орошаемой однимъ изъ рукавовъ рѣки Волги. Сосѣдство казаковъ, татаръ, именно калмыковъ заставляетъ содержать въ немъ сильный гарнизонъ. Въ этомъ мѣстѣ начинаютъ встрѣчаться калмыки, которые на мой взглядъ безобразнѣе и страшнѣе всѣхъ людей» [1]).

Послѣ перехода на правый берегъ положеніе Саратова стало болѣе безопасно, но городъ росъ медленно [2]). Небольшіе успѣхи, достигнутые на пути мирнаго развитія, уничтожены были политическими бурями, разразившимися надъ Поволжьемъ (бунты Разина и Пугачева), и только съ XIX вѣка спокойствіе Саратова болѣе не нарушалось. Съ этого времени Саратовъ началъ принимать участіе въ крупной торговлѣ и промышленности, чему, главнымъ образомъ, помогло развитіе на Волгѣ пароходства и постройка желѣзной дороги.

Въ началѣ 1850-хъ годовъ внѣшній видъ Саратова не представлялъ ничего привлекательнаго. Внѣшность его очень рельефно описана въ слѣдующихъ стихахъ мѣстнаго происхожденія: [3]).

Хорошъ Саратовъ—заглядѣнье,
Въѣзжай въ него и осмотрись:
На улицахъ, между строеній,
Репьи кустами разрослись.

———

Ужъ если грязь, то грязь такая,
Что люди вязнутъ съ головой,
Но мать—природу обожая
Знать не хотятъ о мостовой.

Въ 1861 году въ Саратовѣ было до 70 тыс. жит. Начавшійся затѣмъ быстрый ростъ торговли и промышленности по-

---

[1]) „Путешествіе по Россіи голландца Стрюйса“, перев. П. О. Юрченко. Русскій Архивъ за 1880 г. т. I-й, стр. 79.

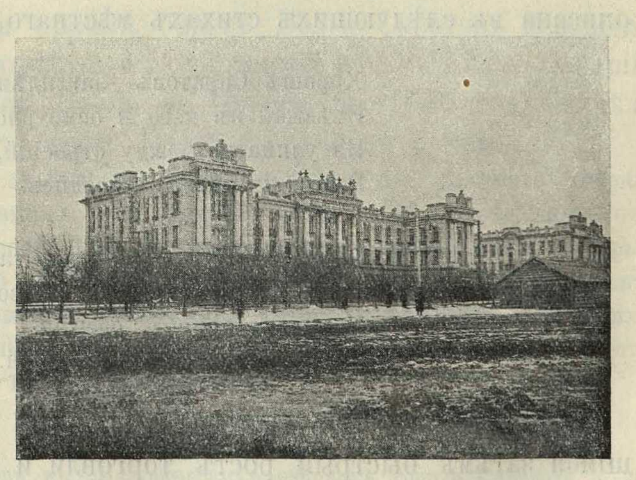
[2]) А. Леопольдовъ. Историч. очеркъ Саратовск. края, стр. 32—33.

[3]) „Саратовскій Край“, вып. I-й, стр. 259.

вліялъ на увеличеніе населенія. По переписи 1897 г. въ Саратовѣ оказалось 137 тыс. жителей, а на 1 января 1910 г. числится 198.600 человѣкъ. По своей величинѣ Саратовъ является первымъ городомъ въ Среднемъ и Нижнемъ Поволжьѣ. Торговые его обороты громадны. Одного хлѣба въ Саратовѣ закупается для отправки по Волгѣ, желѣзной дорогѣ и для переработки на мельницахъ въ среднемъ до 10 милл. пудовъ въ годъ. Обороты фабричныхъ и заводскихъ предпріятій достигаютъ до 20 милл. рублей въ годъ; наиболѣе крупными по оборотамъ являются паровыя мельницы и паровые маслобойные заводы.

Значительная торговопромышленная дѣятельность города вызвала и большую потребность въ кредитѣ. Въ настоящее время въ Саратовѣ оперируютъ отдѣленія банковъ: государственнаго, русскаго торгово-промышленнаго, русскаго для внѣшней торговли, волжско-камскаго, с.-петербургскаго международнаго, русско-азіатскаго, азовско-донского, два общества взаимнаго кредита, городской общественный банкъ и агентства земельныхъ банковъ: дворянскаго и крестьянскаго, нижегородско-самарскаго и московскаго.

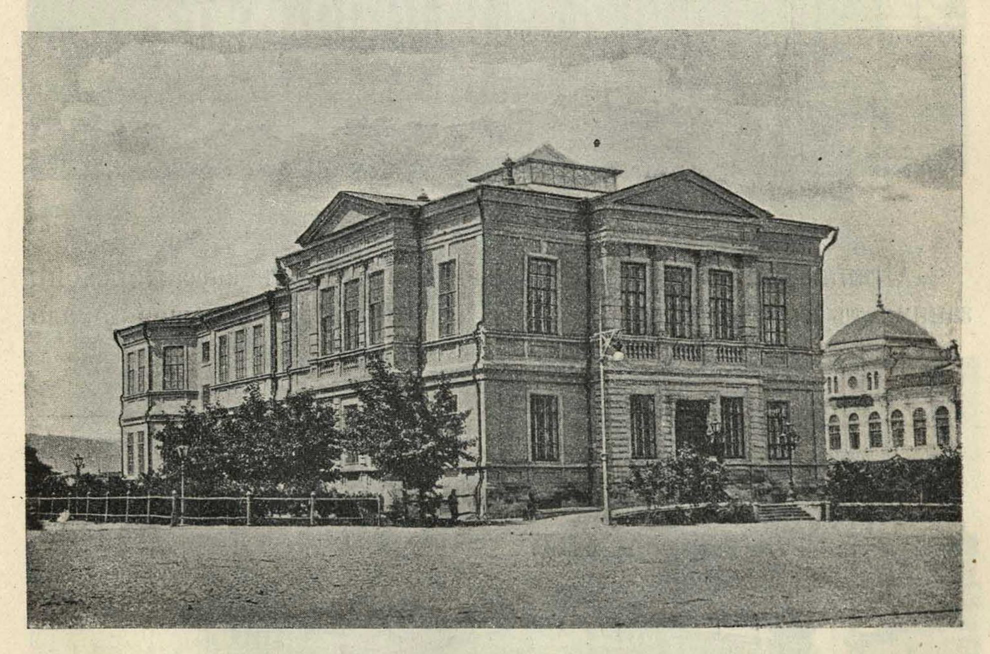
Саратовъ имѣетъ нѣсколько періодическихъ органовъ печати, много ученыхъ, просвѣтительныхъ и культурныхъ обществъ. недавно открытый университетъ, массу среднихъ и низшихъ учебныхъ заведеній, хорошій памятникъ Императору Александру II и проч.



Саратовскій университетъ.

Главная достопримѣчательность города Радищевскій музей. Музей устроенъ, при содѣйствіи города, профессоромъ А. П.

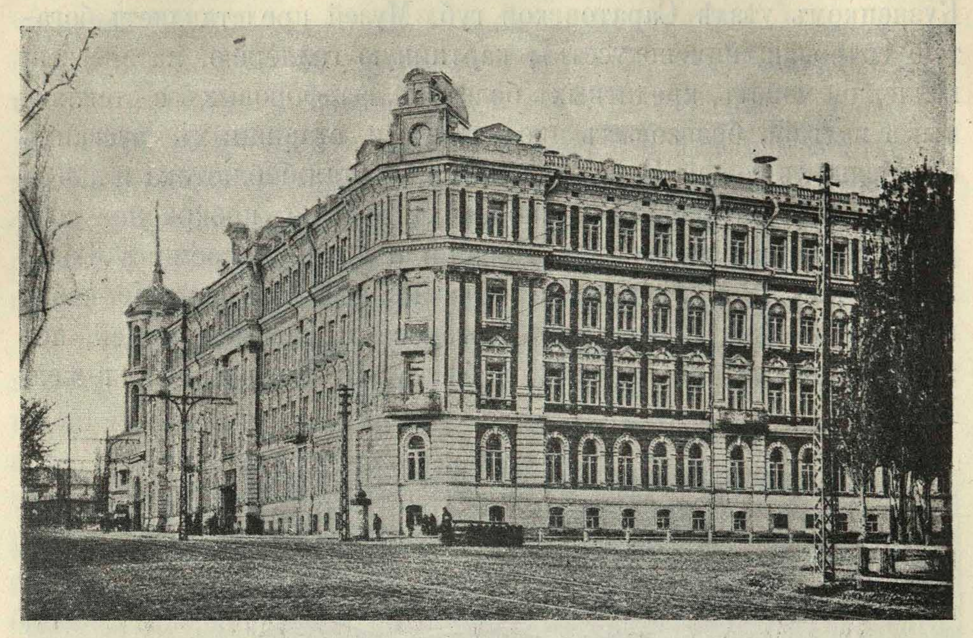
Боголюбовымъ, внукомъ А. Н. Радищева, знаменитаго автора „Путешествія изъ Петербурга въ Москву“, родившагося въ Кузнецкомъ уѣздѣ Саратовской губ. Музей представляетъ богатую сокровищницу искусствъ, картинную галлерею, интересныя коллекціи монетъ, кредитныхъ билетовъ, фарфоровыхъ и стеклянныхъ издѣлій, бронзовыхъ предметовъ и старинныхъ русскихъ серебряныхъ вещей. Здѣсь находится богатая библіотека и любопытная зала китайскихъ и японскихъ издѣлій, прекрасное собраніе старинной мебели изъ Испаніи и Франціи временъ Людовиковъ XIV и XV. Здѣсь-же—драгоцѣнный Тургеневскій кабинетъ, нѣсколько портретовъ Тургенева и разныхъ вещей, пожертвованныхъ, по просьбѣ проф. А. П. Боголюбова, г-жею Віардо.



Радищевскій музей.

Въ Саратовѣ Рязанско-Уральская дорога имѣетъ шесть станцій: Саратовъ I, (пассажирская станція, производящая пріемъ и выдачу товаровъ большой скорости); Саратовъ II, (товарная станція, на которой сосредоточены операціи по пріему и выдачѣ

грузовъ малой скорости); городская станція – въ центрѣ города и пристанныя станціи: Весенняя, Ильинская и Улешовская.



Зданіе Управленія дороги.

Станція Саратовъ II, (въ одной верстѣ отъ пассажирской), занимаетъ громадную территорію, на которой расположено около



Пассажирское зданіе ст. Саратовъ.

60 верстъ разныхъ путей; тутъ же находятся большія мастерскія—паровозныя и вагонныя, депо, матеріальные склады, пакгаузы, элеваторъ на 500 тыс. пуд., желѣзнодорожная больница, мужская и женская школы, техническое училище, церковь, библіотека, лабораторія для изслѣдованія матеріаловъ и проч.; вообще здѣсь сосредоточена вся техническая часть саратовскаго желѣзнодорожнаго узла.

Возлѣ станціи Саратовъ II, на которой занято болѣе 4.000 служащихъ, образовался громадный поселокъ, съ населеніемъ около 10.000 человѣкъ, преимущественно служащихъ и ихъ семействъ.



Видъ больницы на ст. Саратовъ II

Главное назначеніе саратовскихъ мастерскихъ: капитальный ремонтъ паровозовъ, періодическій осмотръ пассажирскихъ вагоновъ, конвенціонный осмотръ и возобновленіе цистернъ. Мастерскія имѣютъ слѣдующіе цехи и отдѣленія: паровозо-сборный съ котельно-мѣдницкимъ, тендерное, механическій, инструментальное, кузнечный, чугунно и мѣднолитейный, вагонный, деревообдѣлочный съ модельнымъ, малярный и центральную силовую станцію.

На станціи элеваторъ на 500 тыс. пуд., работа котораго видна изъ слѣдующихъ цифръ:

Годъ поступленія.	Поступило				ИТОГО.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	244.477	212.857	101.0~5	602	559.021
1907	68.417	159.008	285.134	82.477	595.036
1908	22.357	37.832	259.071	41.878	361.138
1909	154.233	53.649	103.814	157.050	468.746
1910	65.436	52.970	200.000	74.394	392.800
Всего.	554.920	516.316	949.104	356.401	2.376.741

Въ 1911 г. изъ Саратова отправлено 345 тыс. пассажировъ и 5.400 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ болѣе 10 милл. пудовъ. Въ отправленіи преобладали хлѣбные грузы, колобъ, нефть и керосинъ, въ прибытіи хлѣбъ, сѣно, лѣсные матеріалы и проч.

Весенняя Пристань расположена въ сосѣдствѣ съ большой паровой мельницей торговаго дома бр. Рейнеке, производительностью до 4.300.000 пудовъ въ годъ. Здѣсь-же построены частные склады Мѣшкова и князя Львова, торгующіе оптомъ кровельнымъ желѣзомъ и сбывающіе его болѣе 200.000 пудовъ въ годъ.

Пристань эта очень близко соприкасается съ рѣкой Волгой и иногда, при высокомъ подъемѣ воды, затопляется. Въ прежнее время, когда уровень Волги былъ болѣе высокимъ, пристань эта представляла удобство тѣмъ, что баржи подходили къ берегу и товары грузились непосредственно въ вагоны.

Коммерческая дѣятельность этой станціи чисто сезонная: весной кровельное желѣзо, лѣтомъ арбузы и осенью рыба малосолъ; зимою дѣятельность замираетъ.

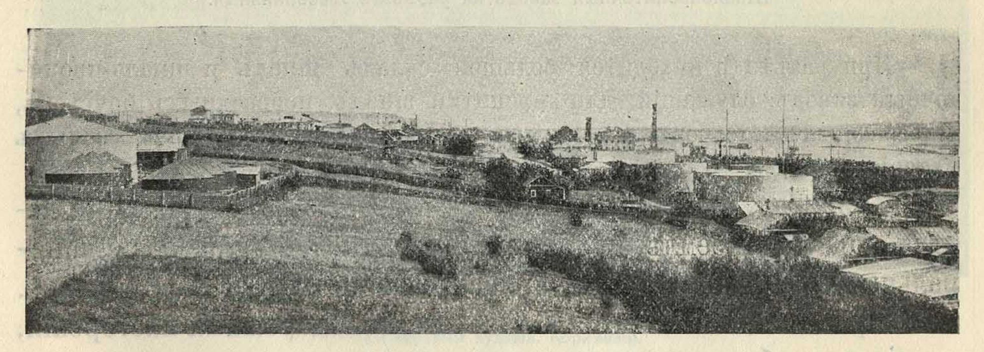
Лѣтомъ здѣсь производится пересадка пассажировъ за Волгу и обратно, доставляемыхъ особыми поѣздами и пароходомъ. Отъ Весенней Пристани беретъ свое начало Никольская улица, раздѣляющая городъ почти на двѣ равныя половины. На углу Никольской и Большой Сергіевской улицъ находятся Тріумфальныя ворота, построенныя въ память посѣщенія города въ 1837 году Императоромъ Александромъ II, въ бытность его Наслѣдникомъ Престола.

Ильинка. Станція получила названіе отъ расположенной рядомъ Ильинской церкви, основанной въ 1818 году; передъ церковью — Ильинская площадь. При этой станціи — паровыя

мельницы бр. Шмидтъ, производительностью до 4.500.000 пудовъ въ годъ, Зейфертъ, Степашкина и Макарова, а вблизи — до 10 лѣсныхъ складовъ, съ паровыми лѣсопильными заводами, торгующихъ строевымъ лѣсомъ и дровами, съ оборотомъ болѣе 1.000.000 рублей.

Расположенная въ центрѣ промышленнаго района, станція Ильинка представляетъ для промышленниковъ громадное удобство; отсюда ежегодно отправляется болѣе 10.000 вагоновъ преимущественно лѣса и муки; сюда-же направляется зерновой хлѣбъ, идущій на мельницы.

Улеши. При станціи расположены крупныя паровыя мельницы: торговаго дома Э. И. Борель, размалывающая 3.200 тыс. пудовъ, торговаго дома С. И. Степашкина—1.080 тыс. пудовъ, В. В. Богословскаго — 2.800 тыс. пудовъ, А. А. Смирнова — 550 тыс. пудовъ. Кромѣ мельницъ, паровой лѣсопильный заводъ и ящичная фабрика г. Кенига, лѣсопильный заводъ А. А. Смирнова и металлическій заводъ акціонернаго общества русской желѣзной промышленности.

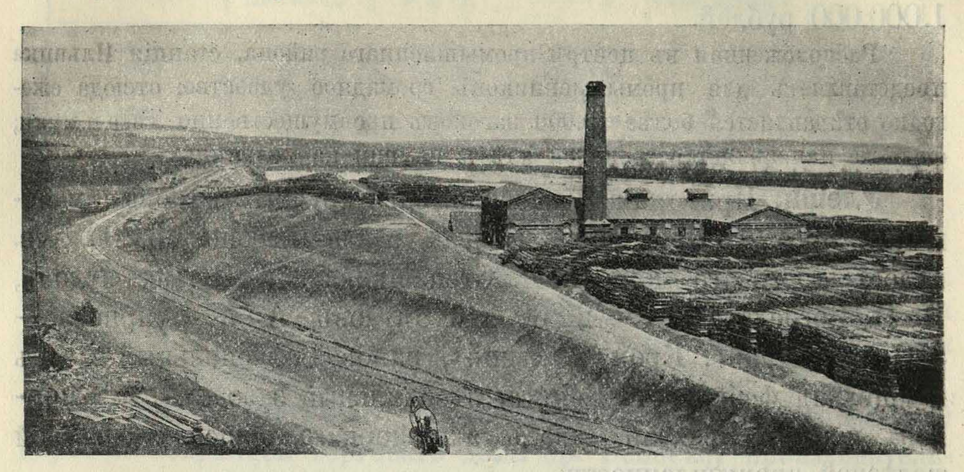


Нефтяные резервуары на ст. Улеши.

Здѣсь же находятся керосиновые и нефтяные склады бр. Нобель, Восточнаго общества, бр. Меркульевыхъ, общества „Мазутъ“ и друг., вмѣстимостью болѣе 13.500.000 пудовъ, и желѣзнодорожный складъ нефти съ 5 резервуарами, общей вмѣстимостью 525 тыс. пудовъ; при станціи—паровой лѣсопильный заводъ общества дороги.

За послѣднія 15—20 лѣтъ мѣстность эта, прежде почти пустая, сильно развилась въ промышленномъ отношеніи и соединилась съ городомъ; здѣсь построены большіе дома, школы, церковь, доведена линія трамвая и основанъ базаръ.

Лѣсопильный разъѣздъ. (9 вер. отъ Саратова, въ Саратовск. уѣздѣ). Разъѣздъ расположенъ въ гористой мѣстности, близъ р. Волги и образуемыхъ ею заливовъ и въ сосѣдствѣ съ нѣсколькими рыбными озерами.



Шпалопропиточный заводъ на разъѣздѣ Лѣсопильный.

При разъѣздѣ находится большой складъ шпалъ и шпало-пропиточный заводъ, служащій для пропитки шпалъ, переводныхъ брусьевъ, телеграфныхъ столбовъ и другихъ принадлежащихъ дорогѣ лѣсныхъ матеріаловъ.

Князевка. (11 вер. отъ Саратова, въ Саратовск. уѣздѣ). На желѣзнодорожной землѣ при станціи заводъ для выработки минеральныхъ маслъ и керосина, принадлежащій обществу „Петроль“.

При станціи находится затонъ, желѣзнодорожныя мастерскія, спеціально оборудованныя для ремонта судовъ увековской переправы и желѣзнодорожной флотиліи, а также для ремонта и возобновленія вѣсовъ и пожарныхъ инструментовъ.

Берегъ Волги, занятый путями, представляетъ собою оползень, вслѣдствіе чего здѣсь наблюдается постоянное сползаніе желѣзнодорожнаго полотна.

Мѣстность вокругъ станціи гористая, отдѣльныя высоты достигаютъ 15—20 саж. и съ вершинъ ихъ открывается великолѣпный видъ на Волгу, городъ Саратовъ и окрестности. Въ горахъ много овраговъ и ущелій, служившихъ, по преданіямъ, убѣжищами для понизовой вольницы.

Во время весенняго разлива Волги мѣстность заливается водой. Обиліе озеръ и заливовъ способствуетъ развитію здѣсь маляріи, а лѣтомъ,

послѣ спада водъ, мѣстность наполняется тучами комаровъ и мошекъ. Питьевая вода доставляется сюда изъ города Саратова въ гидровагонахъ.

Въ полуверстѣ отъ станціи расположенъ поселокъ Князевка, съ населеніемъ болѣе 300 человѣкъ, занимающимся, главнымъ образомъ, разведеніемъ капусты, картофеля и огурцовъ, сбываемыхъ въ Саратовѣ.

Увекъ. (12 вер. отъ Саратова, въ Саратовск. уѣздѣ). Въ глубокой древности, во времена Дарія Гистаспа, (лѣтъ за 500 до Рождества Христова), на мѣстѣ нынѣшняго Увека существовалъ, по мнѣнію извѣстнаго историка-археолога И. Е. Забѣлина, городъ, построенный греческими выходцами. Основываясь на сказаніяхъ Геродота о Скифской землѣ, И. Е. Забѣлинъ говоритъ,



Увекъ
(съ картины художн. Корнѣева).

что въ землѣ Вудиновъ, простиравшейся по Волгѣ между Саратовомъ и Орломъ и далѣе за Оку къ западу, жилъ народъ Гелоны [1]). По своему происхожденію это были Эллины-Греки, поселившіеся у Вудиновъ по случаю изгнанія ихъ изъ торго-

---

[1]) Профессоръ Θ. Г. Мищенко считаетъ, что наиболѣе отвѣчающее тексту Геродота мѣстожительство Будиновъ или Вудиновъ было въ сѣверной части Астраханской губ., въ Саратовской и дальше къ сѣверу до Перми. (Геродотъ, перев. Θ. Г. Мищенко. Москва, 1886 г., т. 2-й, указатель, стр. 38).

Профессоръ Лихачевъ находитъ, что Будины населяли Саратовскую и Самарскую губерніи. (Извѣстія Общ. Арх., истор. и этногр. при Казан. универ., т. V, 1884 г., стр. 13).

выхъ греческихъ черноморскихъ городовъ. У нихъ былъ деревянный городъ, единственный во всей странѣ, окруженный высокими стѣнами, каждая сторона которыхъ простиралась на 30 стадій—около 5 верстъ [1]. Стѣны, дома, храмы—все было деревянное. Въ этомъ городѣ были храмы эллинскихъ боговъ, устроенные по эллинскому обычаю, съ деревянными статуями, жертвенниками и божницами. Геродотъ повѣствуетъ, что Персидскій Дарій, преслѣдуя въ своемъ походѣ Скиѳовъ, прошелъ землю Скиѳскую и Савроматскую (Сарматскую) и нигдѣ не нашелъ ничего, что можно было бы разорить; но вступя въ землю Вудиновъ, встрѣтилъ городъ Гелонъ и сжегъ его. Разсматривая топографическія показанія Геродота по отношенію къ землѣ Вудиновъ и деревянному греческому городу, И. Е. Забѣлинъ приходитъ къ предположенію, „что городъ Гелонъ находился гдѣ-либо близъ Саратова, ибо это была середина тогдашняго торговаго пути изъ греческихъ черноморскихъ городовъ къ Уральскимъ горамъ. Быть можетъ Гелонъ находился на Волгѣ, пониже Саратова, на мѣстѣ погибшаго города Увека, остатки котораго существовали еще въ 16 столѣтіи. Путешественники того времени говорятъ, что этотъ Увекъ лежитъ въ плодоносной странѣ, гдѣ растетъ во множествѣ ликорисъ, яблонныя и вишневыя деревья. Они прибавляютъ, что на этомъ мѣстѣ „на высокомъ холму, былъ нѣкогда очень красивый замокъ Увекъ и подлѣ него городъ, называемый русскими Содомомъ; этотъ городъ и часть замка провалились по правосудію Божію за грѣхи народа, здѣсь обитавшаго. Теперь видны только развалины и нѣкоторыя гробницы; на одномъ надгробномъ камнѣ можно различить форму лошади и всадника, сидящаго на ней, съ лукомъ въ рукахъ. На другомъ камнѣ видна надпись арабская“.

Городъ этотъ подъ именемъ города Буртасъ указывается на томъ же мѣстѣ, въ 20 дняхъ разстоянія отъ Астрахани и арабскими писателями 9—10 вѣка. Въ то время онъ былъ важнымъ торжищемъ въ сношеніяхъ среднеазіатскихъ и прикаспійскихъ странъ съ страною нашего по-Волжья, съ Буртасами и

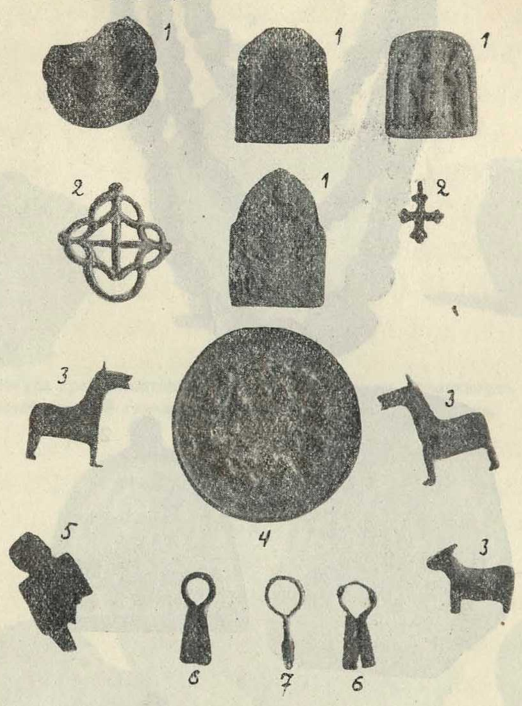
---

[1]) По Карамзину, I древняя греческая стадія=100 нашимъ саженямъ, слѣдовательно, 5 стадій составляютъ 1 версту.

Болгарами. Очень вѣроятно, что въ Геродотово время тотъ же городъ служилъ торжищемъ для черноморскихъ грековъ съ народами при-Уральскими [1]).

Знаменитый венеціанецъ Марко-Поло, проѣхавшій черезъ восточную Россію въ Азію, ко двору монгольскаго хана Кублая

Находки на Увекѣ.



1. Каменные образки XIII—XIV в.
2. Крестики Херсонесскаго типа XIII в.
3. Мѣдные замочки XIV в.
4. Металлическое зеркало.
5. Мѣдный домашній идолъ XIII в.
6. Сюльгамы или пряжки Финскаго типа.
7. Серебряная серьга.

и пробывшій въ свитѣ его 26 лѣтъ, отъ 1272 до 1298 г., въ описаніи своего путешествія упоминаетъ о монгольскомъ городѣ Укакъ [2]). (Татарское названіе города было Укекъ, что значитъ „валъ—плотина“). Арабскій географъ Измаилъ Абульфеда, жив-

[1]) И. Забѣлинъ. Исторія русской жизни съ древнѣйшихъ временъ, Москва, 1876 г., ч. I, стр. 233—235 и 446.

[2]) Путешествіе Марко-Поло, перев. И. П. Минаева, Спб., 1902 г., стр. 6. Саратовскій Сборникъ, т. I-й, Саратовъ, 1881 г., стр. 222—233.

шій отъ 1273 до 1331 г., говоритъ о томъ же городѣ, называя его Окакъ. По его словамъ, городъ былъ небольшой и находился на берегу Итиля (Волги), въ равномъ разстояніи отъ городовъ



Находки на Увекѣ.



1. Бусы мастиковыя, стеклянныя, сердоликовыя.
2. Отливъ изъ гипса съ изображеніемъ китайскаго дракона.
3. Костяная фигурка льва.
4. Мѣдная статуэтка обезьяны XIV ст., заимствована изъ Индіи.

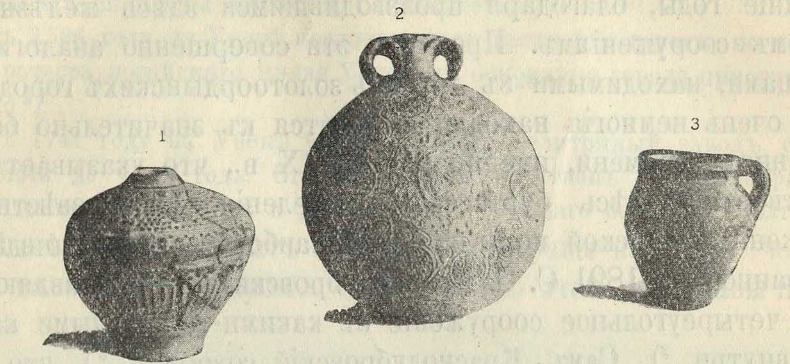
Булгара [1]) и Сарая [2]). Городъ этотъ былъ однимъ изъ главныхъ городовъ Золотой Орды, чеканилъ свою монету съ именемъ

[1]) Нынѣ село Успенское, Спасскаго уѣзда, Казанской губ.

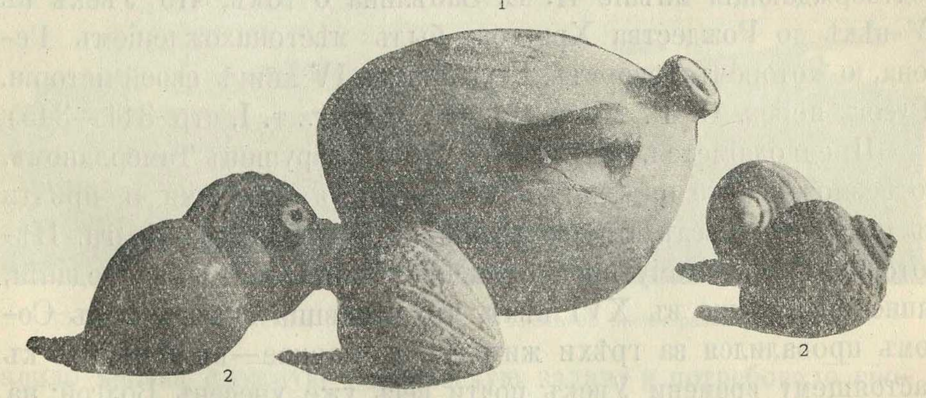
[2]) Близъ нынѣшняго г. Царева, Астраханской губ.

Укека и стоялъ на довольно высокой ступени культуры. Въ уцѣлѣвшихъ донынѣ развалинахъ находятся фундаменты зданій изъ бутоваго камня, съ кирпичной кладкой сверху; при раскопкахъ здѣсь находили водопроводныя гончарныя трубы, узорчатые

Находки на Увекѣ.



1 и 2. Глиняная посуда среднеазіатскаго типа съ рельефнымъ орнаментомъ (сѣрая глина).
3. Обыкновенный простой глиняный сосудъ Золотоордынскаго типа.



1. Глиняный сосудъ простого золотоордынскаго типа.
2. Грушевидные глиняные сосуды, съ очень толстыми стѣнками, служившіе свѣтильниками, архитектурными украшеніями и для храненія ртути.

плитняковые камни, металлическія, фарфоровыя, стеклянныя и глиняныя издѣлія, чуть ли не большею частью завознаго, среднеазіатскаго происхожденія. По интересу находокъ Увекъ не уступаетъ Болгарамъ, а въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ и превосходитъ его.

Таковы особенно находки каменныхъ и мѣдныхъ православныхъ образковъ, иконокъ и крестовъ, встрѣченныхъ здѣсь въ довольно значительномъ количествѣ. Большой интересъ возбуждаетъ весь керамическій отдѣлъ, особенно же фарфоровая восточная посуда, различныя литейныя формочки, гирьки и пр. [1]). Наибольшее количество вещей (кромѣ монетъ) собрано было въ послѣдніе годы, благодаря производившимся здѣсь желѣзнодорожнымъ сооруженіямъ. Предметы эти совершенно аналогичны съ вещами, находимыми въ другихъ золотоордынскихъ городахъ. Лишь очень немногія находки относятся къ значительно болѣе отдаленному времени, именно въ IX — X в., что указываетъ на существованіе здѣсь буртасскаго поселенія. Изъ извѣстныхъ сооруженій татарской поры на Увекѣ наиболѣе интересно зданіе, раскопанное въ 1891 С. С. Краснодубровскимъ, представляющее собою четыреугольное сооруженіе съ какими-то круглыми камерами внутри [2]). Самъ Краснодубровскій говоритъ [3]), что при этихъ раскопкахъ находились вещи греческой работы, косвенно подтверждающія мнѣніе И. Е. Забѣлина о томъ, что Увекъ въ IV вѣкѣ до Рождества Христова былъ мѣстонахожденіемъ Гелона, о которомъ говоритъ Геродотъ въ IV книгѣ своей исторіи. (Русск. перев. Ѳ. Г. Мищенко, М., 1885 г., т. I, стр. 344—345).

Предполагается, что городъ этотъ разрушенъ Тамерланомъ, но возможно, что онъ могъ быть покинутъ жителями и придти въ разрушеніе вслѣдствіе осѣданія почвы и размыва Волги. Нѣкоторую опору этому предположенію можно найти въ преданіи, записанномъ еще въ XVI вѣкѣ, что стоявшій здѣсь городъ Содомъ провалился за грѣхи жителей, а главное—въ томъ, что къ настоящему времени Увекъ почти весь уже унесенъ Волгой; на нижней террасѣ остается небольшая его часть и, кромѣ того, кладбище. Осѣданіе почвы и сползаніе ея въ Волгу продолжается безпрерывно.

Заселеніе Поволжья совершалось среди тревогъ, при постоянной опасности нападенія и, до водворенія спокойствія въ краѣ, Увековская

---

[1]) Проф. А. А. Спицынъ, рефератъ, прилож. къ Трудамъ Саратов. Ученой Архивн. Комиссіи, вып. 29, Сарат. 1912, стр. 5.

[2]) Записки Русскаго Археологич. Общества, т. VIII, стр. 150.

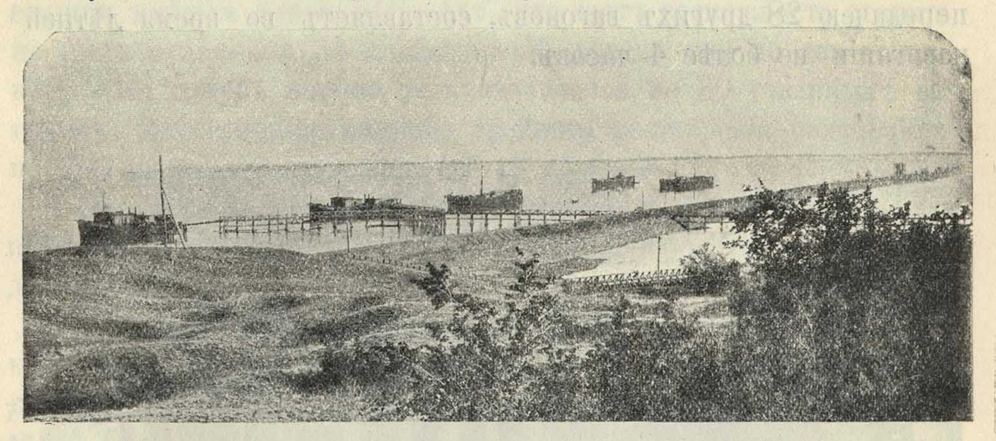
[3]) Историч. Вѣстн., № 10, за 1904 г.. стр. 387.

гора служила сторожевымъ пунктомъ; вершина горы и донынѣ сохранила названіе «каланчи». Этой «каланчей» пользовались и волжскіе ушкуйники для высматриванія судовъ, на которыя нападали съ грознымъ, памятнымъ еще и нынѣ, кличемъ: «сарынь на кичку» [1]). Около Увека былъ станъ Стеньки Разина. Вс. Крестовскій и Д. Л. Мордовцевъ видѣли здѣсь въ 1891 году «Стенькинъ оврагъ» и «Стенькину пещеру» съ подземнымъ ходомъ [2]). У мѣстныхъ жителей сохранилось преданіе, что гдѣ то въ ущельяхъ спрятаны богатства Стеньки Разина.

Въ 1586 году на Увекѣ предполагалось построить городъ, но вслѣдствіе протеста ногайскаго князя Уруса, къ основанію города приступлено не было [3]).

Въ 1741 году на Увекѣ устроенъ былъ селитряный заводъ, существовавшій до 1749 года. Огромныя кучи остатковъ отъ селитрянаго производства существуютъ и до сихъ поръ у самаго берега р. Волги [4]).

Нынѣ Увекъ служитъ мѣстомъ переправы поѣздовъ черезъ Волгу на паровомъ паромѣ. Обустройство этой переправы пред-



Эстакада и пристань для налива нефти на Увекѣ во время разлива Волги.

ставило весьма сложную техническую задачу и потребовало громадныхъ затратъ на многочисленныя сооруженія и механическія приспособленія. Для разрѣшенія этой задачи устроены на обоихъ берегахъ Волги особые ряжевые массивы, по которымъ рельсы

[1]) „Сарынь на кичку“—возгласъ волжскихъ разбойниковъ, по которому всѣ находившіеся на суднѣ, подвергавшемся нападенію, должны были ложиться на кичку (возвышенную часть на носу судна) и лежать, пока разбойники грабили судно.

[2]) Д. Мордовцевъ. Политич. движенія русскаго народа, т. II, стр. 10.

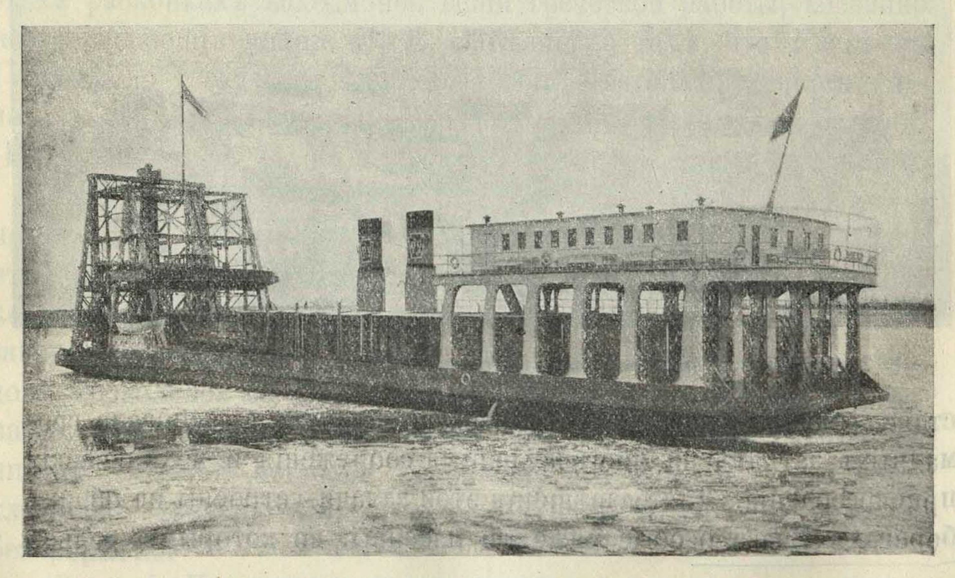
[3]) Академикъ П. П. Пекарскій. „Когда и для чего основаны города Уфа и Самара“?. Спб. 1872 г., стр. 27.

[4]) А. И. Шахматовъ. Историческіе очерки города Саратова и его округи, стр. 195.

подходятъ къ самой Волгѣ. Эти массивы служатъ пристанью для парового парома, производящаго круглый годъ переправу вагоновъ и для парохода-ледокола, во время зимней переправы на немъ пассажировъ.

Паровой паромъ, построенный въ Англiи на заводѣ „Армстронгъ, Митчель и К°", въ Ньюкастелѣ, длиною въ 252 фута, шириною въ 57½ фут., съ осадкою въ 9 фут., имѣетъ въ носовой своей части 2 подъемныя самостоятельныя платформы съ гидравлическимъ механизмомъ для подъема одного груженаго вагона каждая. Наибольшая высота подъема 25 фут. На палубѣ парома уложено 4 пары рельсовъ и можетъ помѣститься 28 вагоновъ.

Продолжительность одного полнаго оборотнаго рейса, съ передачею 28 вагоновъ съ одного берега на другой и обратною передачею 28 другихъ вагоновъ, составляетъ во время лѣтней навигацiи не болѣе 4 часовъ.



Переправа вторая.

Пароходъ-ледоколъ, построенный на томъ же заводѣ, предназначенъ для того, чтобы въ зимнее время и во время ледохода переправлять пассажировъ черезъ Волгу и пробивать во

льду дорогу парому. Пароходъ имѣетъ длину 147 фут., ширину 36 фут., при наибольшей осадкѣ въ загруженномъ видѣ до 14 фут., и принимаетъ на себя 400 пассажировъ и 3000 пудовъ груза. Какъ на ледоколѣ, такъ и на паромѣ, установлено по 2 паровыя машины „Компаундъ", каждая въ 700 индикаторныхъ силъ.

Съ постройкой Астраханской линіи, переправа вагоновъ черезъ Волгу увеличилась и явилась потребность въ усиленіи переправныхъ средствъ. Для этого въ 1909 году построенъ на Сормовскихъ заводахъ паромъ „Переправа Вторая". Новый паромъ построенъ по образцу англійскаго и наружнымъ видомъ отличается отъ него лишь надпалубными пассажирскими помѣщеніями I, II и III-го классовъ. Подъемные механизмы расчитаны для передачи паровозовъ, вѣсомъ до 45 тоннъ. Подъемники имѣютъ длину $51^1/_2$ фут., что даетъ возможность ставить на нихъ пульмановскій пассажирскій вагонъ или по два товарныхъ. На палубѣ парома устанавливается по 30 товарныхъ вагоновъ. Двѣ гребныя машины тройного расширенія развиваютъ по 700 индикаторныхъ силъ.

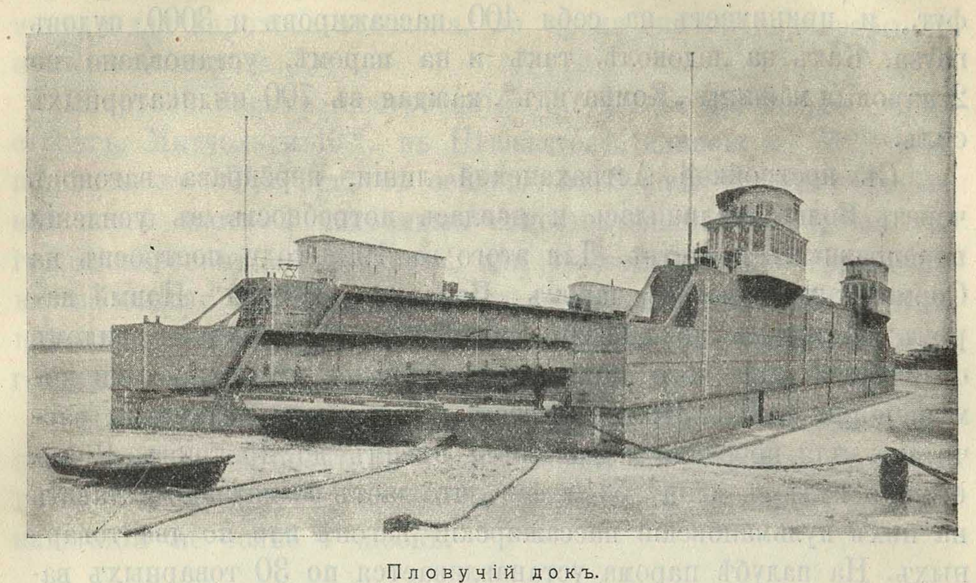
При помощи двухъ паромовъ можетъ быть производимъ между противоположными берегами обмѣнъ до 300 вагоновъ въ каждую сторону.

Подробное описаніе паромной переправы и ея работы приведено въ изслѣдованіи инженера Н. А. Виноградова *„Непрерывныя паромныя переправы въ примѣненіи къ желѣзнымъ дорогамъ"* (*Спб. 1912 г.*).

На Увекѣ устроены большіе амбары для храненія товаровъ и 3 наклонныя плоскости для спуска грузовъ изъ амбаровъ на пароходные дебаркадеры и для подъема грузовъ наверхъ. По этимъ плоскостямъ грузы поднимаются и спускаются по рельсамъ въ особыхъ вагонеткахъ, при помощи лебедокъ, приводимыхъ въ дѣйствіе керосиновымъ двигателемъ. Оборотъ грузовъ за навигацію до 5 милл. пуд.; спускъ на воду составляетъ около 60%, а подъемъ около—40%.

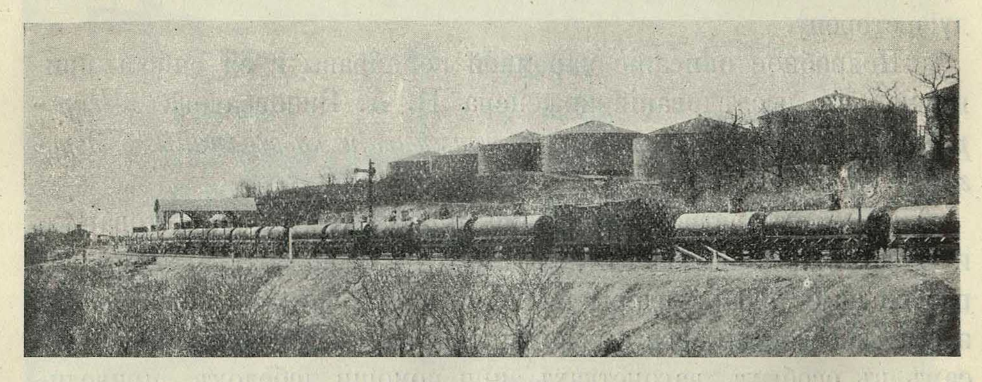
При станціи Увекъ находится два устроенныхъ дорогою затона; въ одномъ изъ этихъ затоновъ поставленъ пловучій докъ

для ремонта судовъ, длиною 287 фут., шириною около 80 фут. и подъемной силой 2000 тоннъ.



Пловучій докъ.

По сосѣдству расположена «нефтяная станція», состоящая изъ 19 резервуаровъ, принадлежащихъ дорогѣ, емкостью на 2.945 т. п., и 6 частныхъ резервуаровъ: 2—товарищ. бр. Меркульевыхъ, по 150 тыс. пуд., 1—И. Г. Волкова, на 150 тыс. пуд., 1—Г. С. Дембота, на 225 т. пуд. и



Ст. Нефтяная съ резервуарами.

2—Шамси Асадуллаева, по 260 т. п. каждый. Перекачка нефтяныхъ продуктовъ изъ баржей въ резервуары производится желѣзнодорожными нефтекачками по трубопроводамъ, проложеннымъ отъ берега Волги черезъ увекскіе пути. Недалеко отъ Увека расположенъ хорошо оборудованный нефтяной складъ товарищества бр. Нобель, съ резервуарами на 1.730 тыс. пуд.

У подошвы Увековской горы—село Набережный Увекъ, а за горою, въ 3 верстахъ—с. Церковный Увекъ, куда ежегодно 29 Августа стекаются тысячи богомольцевъ на поклоненіе иконѣ Усѣкновенія Главы Св. Іоанна Предтечи. Недалеко отъ церкви, въ лощинѣ, находится особо чтимый источникъ, съ очень чистой и пріятной водой. Здѣсь же на горѣ бываетъ однодневная ярмарка, на которой главными предметами торговли служатъ сласти, медъ и ситецъ.

Въ 4-хъ верстахъ отъ Увека—д. Трещиха, въ 5—д. Александровка и въ 6—д. Багаевка. Населеніе этихъ деревень занимается огородничествомъ. Помидоры, огурцы, морковь, картофель и проч. сбываются въ Саратовѣ, куда везутся гужомъ.

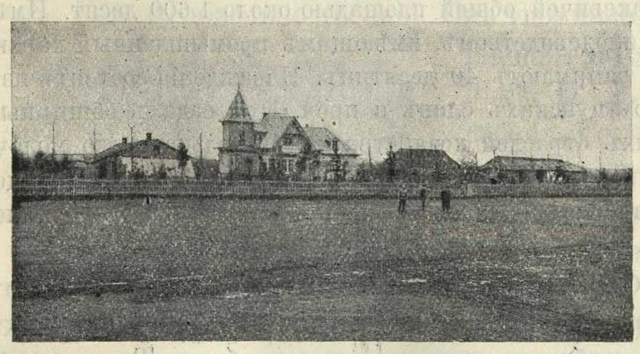
Въ лѣтнее время мѣстность заполняется тучами комаровъ и мошекъ и въ сильной степени малярійная.

Вѣтви, примыкающія къ линіи Москва—Саратовъ.

I. Веневская вѣтвь.

Пчеловодная—остан. пунктъ. (21 вер. отъ Каширы, въ Каширск. уѣздѣ). Въ 2-хъ верстахъ отъ него с. Понизье (до 300 жит.), при которомъ имѣніе И. И. Писаревой, замѣчательное пчеловодствомъ, составляющимъ главную отрасль хозяйства.

Пчеловодство ведется на двухъ пасѣкахъ, на разстояніи одна отъ другой 12 вер., при 140 разборныхъ ульяхъ-зимовкахъ. Кромѣ посѣвныхъ медоносныхъ растеній, пчелы пользуются обильнымъ взяткомъ со столѣтнихъ липъ парка, раскинутаго на 5 десят. усадьбы, и ближайшими (отъ 1 1/2 до 2 верстъ разстоянія) лѣсами съ ивами, липами, крушиною и т. п. деревьями. Съ 1895 г. при имѣніи открыта пчеловодная опытная станція, на которой въ лабораторныхъ работахъ принимаютъ участіе спеціалисты по естествознанію; здѣсь ежегодно читаются курсы по пчеловодству для учителей народныхъ школъ, а также идутъ занятія по пчеловодству, огородничеству, выкормкѣ шелко-



Усадьба г. Писарева при ост. пунк. Пчеловодная.

вичныхъ червей скорцонеромъ, плодовому виноделію, постройкѣ ульевъ и проч.

Въ 1 верстѣ отъ Понизья, въ сельцѣ Никули, имѣніе г. Эгерсъ, съ раціональнымъ молочнымъ хозяйствомъ (коровы ярославской породы). Отъ Пчеловодной въ 8 верстахъ, въ сторону къ станціи Мордвесъ, въ селѣ Мартемьяновѣ,—винокуренный заводъ г. Шмидта и неподалеку отъ него, при селѣ Стомны,—винокуренный заводъ и молочная ферма г. Миленина.

Мордвесъ. (36 вер. отъ Каширы, въ Каширск. уѣздѣ). Станція въ 2-хъ верстахъ отъ с. Мордвесъ (350 жит.). Мѣстность эта, не принимавшая почти никакого участія въ торговлѣ до проведенія желѣзной дороги, теперь оживилась и стала торговымъ пунктомъ. При станціи уже идетъ скупка хлѣбовъ, подвозимыхъ сюда изъ окрестныхъ селъ и экономій и построены механическія мельницы.

Окрестности станціи привлекательны: мѣстность ровная, коегдѣ лѣсистая и пересѣченная ручьями, рѣчками и оврагами.

Кругомъ ст. Мордвесъ расположено много помѣщичьихъ усадебъ съ развитымъ молочнымъ хозяйствомъ и садоводствомъ.

Въ 1911 году со станціи отправлено около 11 тыс. пассажировъ и 654 тыс. пуд. грузовъ, въ которыхъ преобладали хлѣбъ въ зернѣ, дрова, спиртъ, яблоки и молоко. Прибыло на станцію разныхъ грузовъ 146 тыс. пуд.

Въ 6 вер. отъ станціи, при с. Дьяконовѣ, экономія—Д. П. Миленина съ винокуреннымъ и ректификаціоннымъ заводами и молочною фермою.

Въ 9 верстахъ отъ ст. Мордвесъ, при селахъ Оленьково и Мартемьяново,—имѣнія гг. Козакевичей, общей площадью около 1.600 десят. Имѣнія эти замѣчательны плодоводствомъ, имѣющимъ промышленный характеръ. Фруктовые сады занимаютъ 40 десятинъ. Насажденія состоятъ изъ яблонь, персиковъ, французскихъ сливъ и проч. При садахъ обширный питомникъ. Изъ другихъ отраслей хозяйства замѣчательно стадо молочнаго скота свыше 100 головъ чистокровной голландской породы, птицеводство, пчеловодство американской системы, промышленное огородничество. При имѣніи одна паровая и одна водяная мельница [1]).

Предтечево—остан. пунктъ. (54 вер. отъ Каширы, въ Веневскомъ уѣздѣ). Вблизи этого пункта много красивыхъ помѣщичьихъ усадебъ. Изъ нихъ особенно живописна усадьба г. Толмачевой,

1) Кратк. справочн. свѣдѣн. о нѣкот. русск. хоз., вып. І-й, стр. 145—147.

при р. Осетрѣ, представляющая собою изящное архитектурное зданіе въ современномъ, нѣсколько модернизированномъ, вкусѣ.

Недалеко отъ остановочнаго пункта находятся обширныя каменоломни, въ которыхъ вырабатывается цокольный камень.

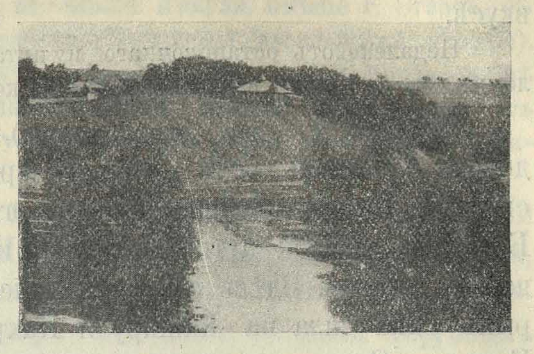
Веневъ. (61 вер. отъ Каширы). До сооруженія желѣзныхъ дорогъ г. Веневъ велъ довольно крупную торговлю хлѣбомъ и скотомъ. Мѣстоположеніе Венева тогда этому благопріятствовало. Большой гужевой путь отъ Ельца и Ливенъ къ Москвѣ шелъ черезъ Веневъ. Здѣсь онъ раздѣлялся на двѣ дороги, изъ которыхъ одна шла на Каширу и Пахру, а другая на Зарайскъ и Коломну. Съ этимъ торговымъ трактомъ и сопутствовавшимъ ему оживленіемъ связано было благополучіе Венева. Но послѣ проведенія желѣзныхъ дорогъ, оставившихъ Веневъ въ сторонѣ, наступилъ періодъ застоя и упадка. Веневъ не только обѣднѣлъ, но и потерялъ значительную долю своего населенія. Въ 1860 году въ Веневѣ было 5608 жит, а по переписи 1897 г. оказалось только 5200 чел. Бездорожье имѣло послѣдствіемъ уходъ населенія въ другіе пункты. Вмѣстѣ съ тѣмъ, падала торговля и промышленность. Съ проведеніемъ желѣзной дороги къ городу Веневу, торговля его и промышленность стали возрождаться.

Городъ Веневъ расположенъ на высокомъ и крутомъ берегу рѣчки Веневки, притока Осетра. Въ немъ 140 плодовыхъ садовъ, съ 6400 фруктовыхъ деревьевъ, дающихъ до 6500 пудовъ фруктовъ. Городъ довольно древній. Онъ упоминается въ лѣтописи подъ именемъ села Венева уже въ XIV вѣкѣ. Н. Д. Чечулинъ въ книгѣ своей „Города Московскаго Государства въ XVI вѣкѣ“ (Спб., 1889 г., стр. 262) говоритъ, что г. Веневъ былъ поставленъ бояриномъ И. В. Шереметьевымъ Большимъ; самый городъ назывался еще „Городенскъ“, а посадъ—просто „посадъ на Веневѣ“. Въ XVI вѣкѣ Веневъ былъ укрѣпленнымъ городомъ, а въ на-



Николаевская церковь въ г. Веневѣ.

чалѣ XVII вѣка сыгралъ историческую роль. Въ 1606 году Веневъ, поднятый Истомой Пашковымъ, возсталъ противъ царя Василія Шуйскаго и отразилъ приступы царскихъ войскъ. Впослѣдствіи Истома Пашковъ въ подмосковномъ селѣ Верхніе Котлы сложилъ оружіе и сдался.



Городской садъ, клубъ, и рѣчка въ г. Веневѣ.

Въ качествѣ достопримѣчательности Венева можно указать на сохраняющіяся въ Казанской церкви иконописныя изображенія Сивиллъ. Исторія появленія этихъ изображеній—неизвѣстна.

Въ Веневѣ городской общественный банкъ, винокуренный заводъ Черносвитовыхъ, выкуривающій до 64 тыс. ведеръ спирта, мельница К. В. Трофимова, съ шасталкой при ней, шасталки Н. П. Брускова и Н. П. Лаврова и мыловаренный заводъ М. Т. Лебедева.

Въ городѣ два раза въ недѣлю базары и одна ярмарка въ году.

Изъ учебныхъ заведеній имѣются: женская гимназія, духовное училище и три городскихъ училища.

Веневъ служитъ пунктомъ, черезъ который разселяются по окрестнымъ деревнямъ питомцы Московскаго воспитательнаго дома. Для нихъ въ Веневѣ устроена особая лечебница.

Станція въ 1 вер. отъ города. При станціи, кромѣ общихъ станціонныхъ помѣщеній,—хлѣбный складъ Н. П. Брускова.

Въ 1911 г. со ст. Веневъ отправлено свыше 20 тыс. пассажировъ и 1.775 тыс. пуд. грузовъ. Прибыло грузовъ 600 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука, яблоки, камень, спиртъ и молоко, а въ прибытіи —мануфактура, лѣсные матеріалы, земледѣльческія орудія и нефтяные продукты.

Въ окрестныхъ экономіяхъ значительно развито садоводство; въ нѣкоторыхъ изъ нихъ: графа П. А. Бенигсена, — при сельцѣ Гурьевѣ, М. Д. Игнатьевой—при с. с. Богородицкомъ и Семьяни, А. П. Черносвитова—при с. Повѣткинѣ и Г. В. Уварова—при сельцѣ Звойкѣ, кромѣ садоводства, развито молочное хозяйство. Въ имѣніи графа П. А. Бенигсена—винокуренный заводъ, выкуривающій до 25.000 ведеръ вина.

Изъ селъ и деревень Веневскаго района большая часть мужского населенія уходитъ на заработки въ Москву и подмосковный фабричный районъ.

II. Вѣтвь Богоявленскъ—Бенкендорфъ-Сосновка.

Новиково—ост. пунктъ. (24 вер. отъ Богоявленска, въ Козловск. уѣздѣ). Названіе этому пункту присвоено по имени публициста и общественнаго дѣятеля А. И. Новикова, владѣвшаго здѣсь большимъ имѣніемъ, которое нынѣ принадлежитъ купцу Стрѣльникову.

А. И. Новиковъ— сынъ извѣстной писательницы Ольги Новиковой; — принадлежа къ консервативной семьѣ, онъ первоначально держался реакціонныхъ взглядовъ и, ставъ земскимъ начальникомъ, по собственному признанію, сурово «подтягивалъ» крестьянъ. Впослѣдствіи онъ рѣзко измѣнилъ свои взгляды и выступилъ въ качествѣ представителя крайнихъ лѣвыхъ направленій. Изъ многочисленныхъ сочиненій А. И. Новикова, привлекли наибольшее вниманіе *„Записки земскаго начальника“* (Спб. 1899 г.).

Въ прилегающемъ къ остановочному пункту имѣніи находятся два учебныхъ заведенія православнаго исповѣданія: Іоанно-Богословская церковно-учительская мужская школа, съ начальнымъ двухклассным училищемъ, и Свято-Ольгинская женская двухклассная школа.

Старое-Юрьево. (29 вер. отъ Богоявленска, въ Козловск. уѣздѣ). Станція близъ большого торговаго села Стараго-Юрьева (6500 жит.), при р. Лѣсномъ Воронежѣ.

Сельская базарная площадь отстоитъ отъ станціи въ разстояніи около 2-хъ верстъ. Еженедѣльные базары, по вторникамъ, возникли здѣсь давно, но въ хлѣбной торговлѣ они получили значеніе только послѣ проведенія Богоявленско-Сосновской вѣтви. Въ селѣ бываетъ четыре ярмарки (весенняя Никольская 9 мая, лѣтняя Покровская 29 іюня, осенняя Семеновская 1 сентября и зимняя Никольская 6 декабря). На ярмарки пріѣзжаютъ съ разными товарами торговцы изъ Козлова, Моршанска, Раненбурга и Шацка. Наиболѣе крупными предметами торговли служатъ щепной товаръ и лошади.

Мѣстныхъ постоянныхъ хлѣбныхъ торговцевъ немного, но во время оживленія хлѣбной торговли, осенью, являются временные покупщики хлѣбовъ, часто довольно крупные. Ссыпка хлѣба до сего времени не перешла еще къ самой станціи, а держится на сельскомъ базарѣ; кромѣ хлѣба, постепенно развивается въ Старомъ Юрьевѣ скупка куриныхъ

яицъ, свинины и табаку [1]). На хлѣбный рынокъ въ старомъ Юрьевѣ свозится хлѣбъ изъ селъ Подгорнаго, Чурюкова, Поповки и Вишневой.

Изъ промышленныхъ предпріятій района станціи можно указать на паровую мельницу В. А. Ржевскаго (въ 4-хъ вер.) и такую же мельницу и крахмальный заводъ Н. А. Жеребкова (въ 8 вер.), въ имѣніи ранѣе принадлежавшемъ извѣстному адвокату Ф. Н. Плевако.

На станціи имѣется зернохранилище на 165 вагоновъ. Въ 1911 г. со станціи Старое-Юрьево отправлено около 15 тыс. пассажировъ и 1.123 тыс. пуд. грузовъ, въ которыхъ преобладалъ хлѣбъ; прибыло разныхъ грузовъ 558 т. пуд.

Ламки. (54 вер. отъ Богоявленска, въ Моршанскомъ уѣздѣ.). Станція при селеніи Вторыя Лѣвыя Ламки. Селеніе это, вмѣстѣ съ Правыми, Первыми и Третьими Лѣвыми Ламками, образовано было московскими служилыми людьми, поселенными здѣсь для защиты края отъ набѣговъ татаръ. Всѣ эти Ламки расположены были по существовавшему тогда Тамбовскому валу[2]). Въ XVIII и XIX в. Ламки были центромъ скопчества и хлыстовщины.

До проведенія желѣзной дороги Ламки не имѣли торговаго значенія. Теперь въ Ламкахъ развилась скупка хлѣба и яицъ и ежегодно осенью 1 октября бываетъ большая ярмарка. При станціи расположены: паровая мельница и шасталка Добровольскаго и такая же мельница и солодовенный заводъ бр. Н. и И. Бубновыхъ. Грузооборотъ станціи достигаетъ полтора милліона пудовъ въ годъ; главнымъ грузомъ является хлѣбъ.

Ближайшія къ станціи села—Нижняя и Верхняя Ярославки, Старыя Ольхи и др. представляютъ довольно крупные населенные пункты. Въ окрестностяхъ станціи много экономій, изъ которыхъ наиболѣе крупная принадлежитъ Рымареву,—площадью около 7000 десятинъ.

Бенкендорфъ - Сосновка. (79 вер. отъ Богоявленска, въ Моршанскомъ уѣздѣ). Станція при селѣ Сосновкѣ, съ населеніемъ до 10 тыс. жителей. Здѣсь находится имѣніе графа А. Н. Бенкендорфа, 3600 дес., замѣчательное воздѣлываніемъ сахарной свекловицы, лѣснымъ хозяйствомъ (болѣе 1000 десятинъ лѣса) и садоводствомъ; въ имѣніи—винокуренный и крахмальный заводы и водяная мельница.

Сосновка давно пріобрѣла значеніе довольно крупнаго хлѣбнаго рынка. До проведенія желѣзной дороги здѣсь производилась закупка хлѣбовъ для Моршанска. Теперь Сосновка имѣетъ уже самостоятельное

---

[1]) Н. Романовъ. Грунтовыя дороги Тамбовской губерніи, стр. 100–101.

[2]) Н. А. Благовѣщенскій. Четвертное право, стр. 286.

торговое значеніе. Въ Сосновкѣ бываютъ еженедѣльные базары и двѣ ярмарки: 23 апрѣля—Георгіевская и 15 сентября—Воздвиженская. На первой ярмаркѣ значительная торговля лошадьми, на второй—хлѣбомъ и рогатымъ скотомъ. Въ районѣ Сосновки закупается въ послѣднее время много яицъ и, такимъ образомъ, здѣсь постепенно создается новый центръ яичной торговли.

Въ 1911 г. со станціи отправлено свыше 2 милліоновъ пудовъ грузовъ, главнымъ образомъ хлѣба, картофеля, свекловицы и проч.; прибыло на станцію разныхъ грузовъ 409 тыс. пуд. Пассажировъ отправлено 8500 чел.

Въ Сосновкѣ находится паровая мельница П. И. Каманина, вырабатывающая до 150 вагоновъ ржаной муки въ годъ; при станціи—желѣзнодорожное зернохранилище на 207 вагоновъ,

Возлѣ Сосновки, въ ложѣ рѣчекъ, особенно р. Грязновки, залегаетъ «купоросная земля». Она была извѣстна еще со временъ Петра Великаго; здѣсь былъ основанъ заводъ для ея выщеливанія, причемъ производились: купоросъ, квасцы и мумія. Заводъ существовалъ до послѣдняго времени въ роду перваго его основателя, которому были дарованы земли, въ томъ числѣ и лѣсные участки для поддержанія дѣятельности завода. Послѣдніе владѣльцы завода задумали разнообразить прочно поставленное производство, но увлеклись нововведеніями и обанкротились. Земли завода были куплены графомъ Бенкендорфомъ, которымъ заводъ уничтоженъ. Добыча муміи, впрочемъ, продолжается.

Верстахъ въ 7-ми къ сѣверо-западу отъ Сосновки, въ небольшомъ логу, идущемъ отъ д. Мариновки къ р. Березовкѣ, обнаружены залежи марганцевой руды. Обширность залеганія этой руды и пригодность ея для эксплоатаціи еще не выяснена [1]).

Сосновкѣ принадлежитъ видное мѣсто въ исторіи русскаго раскола. Здѣсь въ 1774 году основанъ былъ Кондратіемъ Селивановымъ скопческій корабль, положившій начало сектѣ «бѣлыхъ голубей». Секта эта, несмотря на преслѣдованія, которымъ подвергалась съ самаго начала, получила довольно большое распространеніе и пріобрѣла громадную матеріальную силу. Центръ ея изъ Сосновки перешелъ въ Моршанскъ и здѣсь во время послѣдняго погрома скопчества въ 1869 году, у распространителя его Максима Плотицына найдены были богатства, по нѣкоторымъ показаніямъ до 30 милліоновъ рублей, больше золотомъ. Капиталы эти скоро исчезли [2]).

III. Инжавинская вѣтвь.

Земляное. (25 вер. отъ Иноковки, въ Кирсановск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ находящейся въ 2-хъ верстахъ деревни

---

[1]) С. Н. Никитинъ. Извѣст. Геологич. Комит., т. XVIII, стр. 407—408.

[2]) П. И. Мельниковъ (Андрей Печерскій). Полное собраніе сочиненій, 1898 г. т. 14., стр. 248 и слѣд.

В. В. Андреевъ. Расколъ. Спб., 1870 г., стр. 276—282.

Земляное (она же Никитинское), съ населенiемъ около 1000 человѣкъ. Въ такомъ же разстоянiи — село Семеновка, съ населенiемъ свыше 2400 душъ.

Желѣзнодорожный путь пролегаетъ по водораздѣлу овражистой рѣчки Панды, съ одной стороны, и большихъ овраговъ, впадающихъ въ р. Ворону,—съ другой.

Въ окрестностяхъ станцiи Земляное овраги имѣютъ характеръ глубокихъ лощинъ, для перехода черезъ которыя устроено пять мостовъ на протяженiи четырехъ верстъ. Овраги изобилуютъ бѣлымъ камнемъ, слабаго строенiя, негоднымъ для построекъ, и довольно крѣпкимъ голышемъ, идущимъ для мощенiя.

Инжавино. (39 вер. отъ Иноковки, въ Кирсановск. уѣздѣ). Село Инжавино, расположенное въ 1/2 вер. отъ станцiи, издавна было однимъ изъ крупныхъ хлѣбныхъ рынковъ Кирсановскаго уѣзда. Собиравшiйся здѣсь хлѣбъ вывозился черезъ Кирсановъ въ Моршанскъ. Послѣ проведенiя Тамбовско-Саратовской дороги, давшей иное направленiе хлѣбной торговлѣ, Инжавино стало терять свое прежнее значенiе. Но когда состоялось присоединенiе Инжавина къ рельсовой сѣти, въ немъ вновь сильно оживилась хлѣбная торговля и промышленность.

Нынѣ Инжавино представляетъ собою скорѣе городъ, чѣмъ село. Здѣсь до 10 тыс. жителей, двѣ церкви, прогимназiя, три низшихъ школы, почта и телеграфъ, банкъ, контора нотарiуса и проч.

Въ Инжавинѣ еженедѣльные базары и 6 непродолжительныхъ, но бойкихъ, ярмарокъ, въ году.

Вокругъ станцiи расположены: пять мельницъ, три маслобойни и двѣ просорушки; изъ нихъ наиболѣе значительныя: мельница торг. дома бр. Рыбакиныхъ, производительностью до 500 вагоновъ въ годъ, и маслобойный заводъ А. П. Логвинова—на 300 вагоновъ масла въ годъ. На станцiи два хлѣбныхъ амбара И. И. Сатина, на 400 вагоновъ.

Торговое значенiе Инжавина обезпечиваютъ густо расположенныя вокругъ него многолюдныя села, доставляющiя въ урожайные годы до 2 1/2 милл. пудовъ хлѣба, который вывозится отсюда зерномъ и въ переработанномъ видѣ; прибываетъ на станцiю разныхъ грузовъ до 2 1/2 милл. пуд.; пассажировъ отправляется около 14 тыс.

Въ 16 верстахъ отъ станцiи, на значительной возвышенности, находится замѣчательное по красотѣ видовъ имѣнiе Караулъ, принадлежащее А. А. Чичериной, вдовѣ покойнаго ученаго и писателя Б. Н. Чичерина,

являющагося однимъ изъ выдающихся представителей не только русской, но и общеевропейской мысли. Здѣсь Б. Н. Чичеринъ провелъ значительную часть своей жизни, здѣсь же въ усадьбѣ, возлѣ церкви, находится и его могила.

Постройка Инжавинской вѣтви связана съ именемъ Б. Н. Чичерина благодаря хлопотамъ котораго она осуществилась.

IV. Бековская вѣтвь.

Беково. (14 вер. отъ Вертуновской, въ Сердобск. уѣздѣ). Село Беково—крупнѣйшій въ Сердобскомъ уѣздѣ торговый пунктъ. Оно принадлежитъ къ старѣйшимъ поселеніямъ края и существовало уже въ 1671 году. По наружному виду оно нисколько не подходитъ къ обыкновенному типу нашихъ селъ. По своему торговому значенію Беково, до проведенія Пензо-Ртищевской линіи, превосходило даже гор. Сердобскъ. Населенія здѣсь 3½ тыс. Ежегодно въ Бековѣ бываетъ, съ 25 сентября по 5 октября, большая Покровская ярмарка. Главными предметами торговли на ярмаркѣ бываютъ лошади, скотъ, а затѣмъ галантерейные товары.



Село Беково.

Въ Бековѣ агентство русскаго торгово-промышленнаго банка, почта и телеграфъ, ссудо-сберегательное товарищество и проч.

При с. Бековѣ — большое имѣніе Н. М. Устинова (12 тыс. десят.). Въ имѣніи воздѣлываются лучшіе сорта злаковъ, имѣется молочное стадо симментальскихъ метисовъ (80 коровъ) и овцеводство. Сады занимаютъ 18½ дес. и состоятъ преимущественно изъ яблонь; въ имѣніи много лѣса съ хорошими мѣстами для охоты; здѣсь попадаются рѣдкіе въ данной мѣстности лоси. На Хопрѣ—водяная мукомольная мельница, размалывающая для вывоза до 500 вагоновъ въ годъ. Видъ усадьбы Устинова, омываемой Хопромъ,—замѣчательный.

Съ 1877 г. въ Бековѣ существуетъ кумысолечебное заведеніе. Прежде оно было въ имѣніи Устинова, теперь—въ сосѣднемъ имѣніи Макарова.

Къ станціи примыкаютъ имѣнія: Н. А. Мясоѣдова—1.200 дес., Волконскаго—1.000 дес., Макарова 1.800 дес. и др.

Въ районѣ станціи—двѣ паровыя мельницы съ просорушками, принадлежащія Тутунову и Гордѣеву и водяная мельница Глазова.

Общая производительность всѣхъ этихъ мельницъ около 700 вагоновъ ржаной муки и до 500 вагоновъ пшена въ годъ.

На станціи — 8 частныхъ хлѣбныхъ амбаровъ, вмѣстимостью на 180 тыс. пудовъ. Грузооборотъ ст. Беково превысилъ въ 1911 году 2 милл. пудовъ, изъ которыхъ пришлось на отправленіе 1.737 тыс. пуд. и на прибытіе—479 тыс. пуд. Пассажировъ отправлено свыше 11 тыс. человѣкъ.

V. Баландинская вѣтвь.

Красавка—разъѣздъ. (5 вер. отъ Аткарска, въ Аткарск. уѣздѣ). Отъ этого разъѣзда начинается вѣтвь, идущая къ Баландѣ.

Назначеніе разъѣзда техническое, коммерческихъ операцій на немъ не производится.

Дурасовка. (37 вер. отъ Аткарска, въ Аткарск. уѣздѣ). Станція при селѣ Дурасовкѣ, имѣющемъ 900 жителей и деревнѣ Идолгѣ, имѣющей 800 жителей.

Въ 4 верстахъ отъ станціи, на правой сторонѣ рѣки Медвѣдицы, лежитъ село Лопуховка, съ 1000 жителей; въ такомъ же разстояніи отъ станціи находится водяная мельница Т. Л. Божедомова и поташный заводъ бр. Батыгиныхъ, въ 7 верстахъ—село Большое Шереметьево, до 2000 жителей, а въ 8 верстахъ—водяная мельница и винокуренный заводъ бр. Широченко.

Лысыя-Горы. (51 вер. отъ Аткарска, въ Аткарск. уѣздѣ). Станція въ 1 верстѣ отъ с. Лысыя Горы, расположеннаго при р. Медвѣдицѣ. Противъ села, у полотна дороги находится „Лысая Гора", отъ которой село получило названіе.

Въ селѣ Лысыя Горы 80 дворовъ, до 300 жит., почтовое отдѣленіе и паровая мельница Ф. П. Бартенева, производительностью до 3000 пудовъ въ сутки, работающая, главнымъ образомъ, для мѣстнаго потребленія. Въ прежнее время село Лысыя Горы было болѣе многолюднымъ, въ немъ была большая ярмарка, а на р. Медвѣдицѣ—пристань, съ которой сплавлялось значительное количество хлѣба. Съ прекращеніемъ судоходства по Медвѣдицѣ, значеніе Лысыхъ Горъ упало.



Хуторъ г. Бартенева подъ Лысыми Горами.

При станціи образовался небольшой торговый поселокъ изъ 10 дворовъ, въ которомъ производится ежедневная ссыпка хлѣба.

Со станціи Лысыя Горы отправляется въ годъ свыше 8 тыс. пассажировъ и около 300 тыс. пуд. грузовъ, преимущественно хлѣба.

Въ 1¼ вер. отъ станціи, при рѣчкѣ Сухой Рельнѣ,—село Старая Бахметьевка, въ 140 дворовъ и свыше 600 душъ населенія. Село это—родовое имѣніе композитора Н. И. Бахметьева, родившагося въ 1807 г. и умершаго въ 1891 г. Въ этомъ имѣніи Н. И. Бахметьевъ завелъ въ 1849 году хоръ и оркестръ изъ крѣпостныхъ крестьянъ, ставилъ оперы и давалъ концерты. Въ 1861 г. Н. И. Бахметьевъ назначенъ былъ директоромъ придворной пѣвческой капеллы и занималъ эту должность до 1883 г. Послѣ себя Н. И. Бахметьевъ оставилъ 56 церковныхъ сочиненій, 47 свѣтскихъ русскихъ и французскихъ романсовъ, одну симфонію, одинъ струнный квартетъ и нѣсколько фортепіанныхъ и скрипичныхъ пьесъ.

Изъ романсовъ большой популярностью пользовались: «Борода-ль моя бородушка», «Ты душа-ль моя» и «Пѣснь ямщика». Подъ его редакціей изданъ «Обиходъ церковнаго пѣнія, при Высочайшемъ Дворѣ употребляемаго» [1]).

На югъ отъ Лысыхъ Горъ берега Медвѣдицы весьма живописны. Особенно хороши здѣсь виды въ іюнѣ, когда цвѣтетъ шиповникъ. Густая зелень съ розовыми цвѣтами и зеркаломъ воды создаетъ тогда замѣчательные пейзажи.

Не менѣе живописны въ это время и прилегающія къ станціи заливныя пространства, покрытыя роскошной растительностью и большимъ количествомъ цвѣтущихъ кустовъ шиповника.

Между 55 и 61 верстами линія проходитъ вблизи кургановъ, называемыхъ здѣсь марами. Это искусственныя возвышенія, очень распространенныя во всемъ Саратовскомъ Поволжьѣ.

„При своей многочисленности, они отличаются и многообразіемъ своей формы, составомъ матеріала и своимъ притягательнымъ, особо присущимъ имъ интересомъ.

Открытые для глаза, обвѣянные народной поэзіей, эти памятники сыспоконъ приковывали къ себѣ вниманіе людей своимъ предназначеніемъ, своимъ содержаніемъ. Лиру поэта они настраивали на печальный ладъ, археолога влекли и влекутъ остатками бытовыхъ вещей, суля подтвердить заманчивыя гипотезы, простолюдинъ съ доисторическихъ временъ искалъ въ нихъ скрытыхъ богатствъ, дѣлая подкопы и врываясь въ нихъ сверху. Не даромъ въ народѣ за нѣкоторыми курганами сохранились такія характерныя названія, какъ «Добычка», «Золотой», «Княжевъ курганъ», «Писаный камень», «Червленый маръ» и проч.; особенно много кургановъ подъ названіемъ «Рытый маръ».

[1]) Біографіи русскихъ композиторовъ, Москва, 1904 г., стр. 463—464.

Для древнихъ курганъ былъ не только могилой, но, быть можетъ, служилъ и храмомъ, имѣя на вершинѣ своей каменное изваяніе; для татарина онъ былъ маякомъ въ степи, а удалая вольница переговаривалась съ нихъ огненными языками, выслѣживая врага и скрываясь отъ служилыхъ ратныхъ людей“ [1]).

Баланда. (80 вер. отъ Аткарска, въ Аткарск. уѣздѣ). Станція при большой слободѣ Баландѣ, имѣющей очень крупное торговое значеніе. Баланда образована въ 1680 г. малороссами изъ Черниговской и Харьковской губ., но земля, гдѣ они поселились, была пожалована графу Шереметеву въ XVIII ст. и всѣ поселившіеся здѣсь вольные сдѣлались его крѣпостными [2]).



Улица въ слободѣ Баландѣ.

По населенности и оборотамъ Баланда равняется уѣздному городу Аткарску. Въ 1861 г. въ Баландѣ было 6.600 жит., теперь около 13 тыс. Здѣсь два раза въ недѣлю бываютъ базары, на которые подвозится масса хлѣба изъ обширнаго района. Весною и осенью бываютъ двѣ двухнедѣльныя ярмарки: Вознесенская и Крестовоздвиженская, съ оборотомъ свыше 300.000 руб.; въ послѣднее время установлена третья—Крещенская ярмарка. Въ Баландѣ четыре паровыя мельницы: М. С. Красильникова, перемалывающая отъ 500 до 650 вагоновъ въ годъ, графа С. Д. Шереметева, производительностью до 300 вагоновъ въ годъ, Эдгара и Калинина, съ производствомъ каждая до 400 вагоновъ муки въ годъ.

При слободѣ Баландѣ—крупное имѣніе гр. Шереметева, площадью около 32 тыс. десятинъ, замѣчательное, между прочимъ, скотоводствомъ и въ частности тонкорунным овцеводствомъ.

Изъ расположенныхъ къ востоку отъ Баланды волостей: Ковыловской, Б. Дмитріевской, Широко-Карамышской и Голицынской почти всѣ хлѣбные грузы везутся гужемъ къ Саратову [3]).

---

[1]) А. Кротковъ. „О памятникахъ старины въ Саратовской губ.“ (Труды Сарат. Учен. Архив. Ком., вып. 29, стр. 162).

[2]) Н. Ф. Хованскій. Помѣщ. и крест. Сарат. губ. стр. 23.

[3]) Матеріалы о грузов. движен. по дорог. Сарат. губ., стр. 44.

Отъ Баланды до Саратова по грунтовымъ дорогамъ считается 110 верстъ. Стоимость гужевой доставки колеблется отъ 6 до 8 коп. съ пуда за все разстояніе.

На станціи Баланда въ предѣлахъ отчужденія находится 8 частныхъ хлѣбныхъ амбаровъ и два частныхъ нефтяныхъ склада.

Со станціи Баланда отправляется въ годъ около 13 тыс. пассажировъ и свыше 3.530 тыс. пуд. грузовъ, главнымъ образомъ хлѣба; прибываетъ разныхъ грузовъ болѣе 1 милл. пудовъ въ годъ.

VI.

Аткарско-Вольская вѣтвь.

Жерновка. (27 вер. отъ Аткарска, въ Аткарск. уѣздѣ). При станціи торговый поселокъ въ 25 дворовъ, въ которомъ паровая мукомольная мельница К° Маслова и Дедюкина, производительностью до 1 вагона въ сутки, работающая для мѣстной потребности, и лѣсной складъ Данилина. Вблизи станціи, на р. Березовкѣ, — хуторъ и мойка тряпья для выдѣлки ваты торговаго дома И. А. Дворецкій и К°.

Станція — въ 3-хъ верстахъ отъ с. Березовки, при которомъ имѣніе Полубояриновыхъ, съ красивой барской усадьбой и садомъ.

Въ близкомъ сосѣдствѣ находятся деревни: Лѣнтяевка, Коптевка и въ 5 верстахъ—татарская деревня Новая Уза, съ двумя мечетями. При деревнѣ Лѣнтяевкѣ—имѣнія Балашова, Эмрихъ и бр. Ширкиныхъ. При дер. Коптевкѣ—хуторскія хозяйства переселенцевъ-малороссовъ.

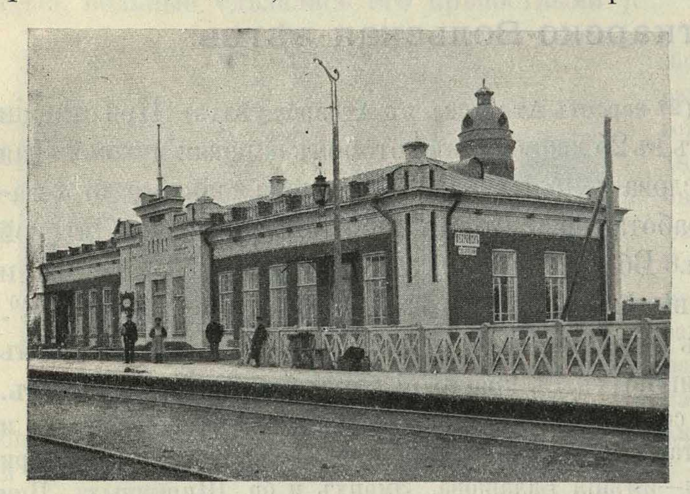
Въ 6 верстахъ—имѣнія: Леманъ, князей Тенишевыхъ и Крюковыхъ. Въ 7 верстахъ—деревня Жерновка, по имени которой названа станція и въ такомъ же разстояніи — деревня Сорочья Крѣпость, при которой— имѣніе удѣльнаго вѣдомства. Въ 10 верстахъ, при с. Лисичкинѣ, находится большая мукомольная мельница П. И. Козлова, производительностью до 500 тыс. пудовъ.

При станціи имѣются частные хлѣбные амбары, куда въ урожайные годы подвозится и ссыпается хлѣбъ до 10.000 пуд. въ сутки.

Грузооборотъ станціи Жерновка составляетъ въ среднемъ около 700 тыс. пуд. въ годъ. Въ отправленіи преобладаетъ хлѣбъ, въ прибытіи — тряпье, лѣсъ, каменный уголь. Пассажировъ отправляется свыше 6 тыс. въ годъ.

Петровскъ-Саратовскій. (57 вер. отъ Аткарска). Торговое и промышленное значеніе Петровска, по свидѣтельству историка

Саратовскаго края А. Леопольдова [1]), было довольно значительнымъ уже въ сороковыхъ годахъ прошлаго вѣка. Тогда въ Петровскѣ были двѣ ярмарки, съ оборотомъ до 350 тыс. рублей, и 19 заводовъ, изъ которыхъ 8 салотопенныхъ, 1 пивоваренный и 10 кирпичныхъ, дававшихъ, за всѣми издержками, дохода болѣе 20 тыс. руб. Населеніе Петровска доходило до 6 тыс. человѣкъ. Въ 1861 году населенія было уже болѣе 9 тыс. человѣкъ, по переписи 1897 г., его оказалось 13.270 чел., а на 1 января 1910 года числится 18.700 человѣкъ. Теперь въ Петровскѣ 29 разныхъ заводовъ; въ томъ числѣ 5 паровыхъ мельницъ: администраціи по дѣламъ торговаго дома Ф. Александровъ съ сыновьями, П. П. Козлова, И. Г. Михѣева и И. Ф. Александрова; общая производительность этихъ мельницъ свыше 20 тыс. пуд. въ сутки.



Пассажирское зданіе ст. Петровскъ.

Въ городѣ бываетъ 4 ярмарки: Тихвинская 25 и 26 іюня, Казанская съ 6 по 8 іюля, Преображенская съ 4 по 6 августа и Крестовоздвиженская 14 сентября. Торговое вліяніе Петровска распространяется на очень обширный районъ. Къ нему тяготѣетъ большое количество населенныхъ пунктовъ, находящихся въ разстояніи 40—45 верстъ. Въ отдѣльныхъ случаяхъ, которыхъ также не мало, вліяніе распространяется до 50—60 и даже 70 верстъ [2]). Изъ этихъ пунктовъ въ Петровскъ подвозится большое количество хлѣба, котораго отсюда отправляется болѣе 2 милл. пуд. въ годъ, преимущественно въ С.-Петербургъ и др. балтійскіе порта.

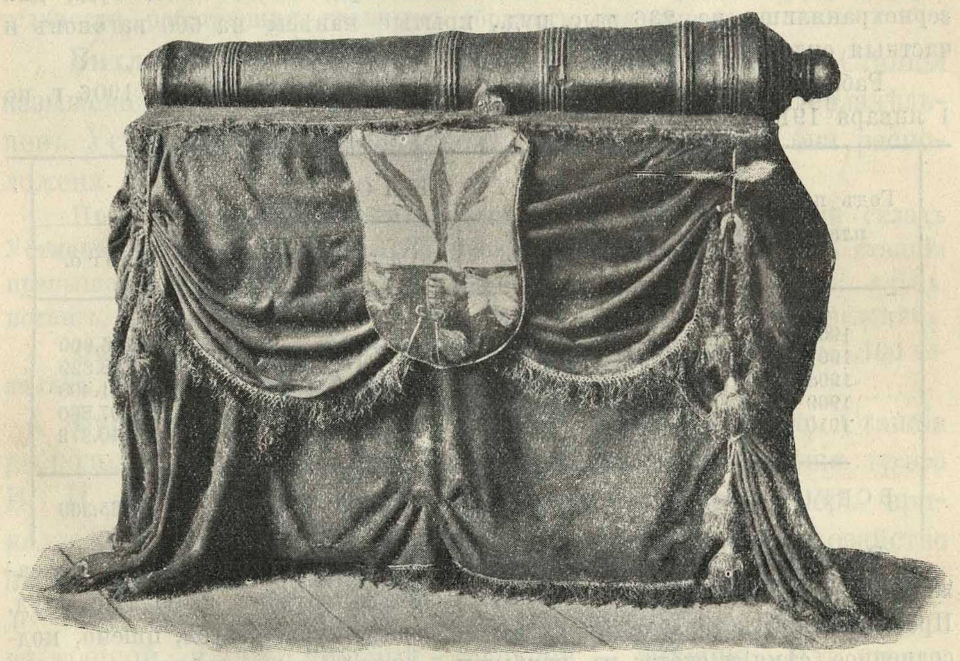
---

[1]) Статистич. описан. Саратовск. губ., Спб., 1839 г., ч. 2, стр. 91—92.

[2]) Матеріалы о груз. движ. по дор. Саратовск. губ., Петровск. уѣз., стр. 4—32.

Петровскъ расположенъ по обоимъ берегамъ р. Медвѣдицы. Обѣ части города соединены по главной Московской улицѣ хорошимъ желѣзнымъ мостомъ и укрѣпленной дамбой.

По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ историкомъ Саратовскаго края А. Леопольдовымъ, Петровскъ основанъ Петромъ Великимъ, какъ укрѣпленный пунктъ, для защиты отъ набѣговъ кочевниковъ. Первыми жителями Петровска были выходцы изъ Пензы, Саранска, Инсара, Мокшана и другихъ мѣстъ, память о чемъ сохранилась донынѣ въ названіяхъ улицъ: Пензенской, Инсарской и др. До основанія Петровска мѣстность эта была не населенной и берега Медвѣ-



Пушка Петра Великаго.

дицы служили притономъ разбойничьихъ шаекъ, грабившихъ проѣзжихъ между Пензой и Саратовомъ [1]). Изъ памятниковъ старины сохранилась пушка Петра Великаго, находящаяся въ присутствіи по воинской повинности, и евангеліе въ мѣдномъ окладѣ, подаренное имъ для построеннаго въ первый годъ основанія го-

[1]) Леопольдовъ. Статист. описан. Саратов. губ., ч. 2, стр. 87—92.
Его-же. Историч. очеркъ Саратовск. края, стр. 59.
Перетятковичъ. Поволжье въ XVII и XVIII в., стр. 274.
Саратовскій Сборникъ, т. I, стр. 234—248.

рода деревяннаго Петропавловскаго собора, который существовалъ до 1825 года, когда былъ перестроенъ въ каменный. Хранились въ Петровскѣ 7 знаменъ, алебарда и бердышъ, подаренные Петромъ Великимъ, но въ 1873 году они взяты были на выставку въ Москву и не возвращены [1]).

Въ городѣ имѣется женская гимназія, реальное училище, духовное училище, городское 4-хъ классное и 10 начальныхъ и церковно-приходскихъ школъ. Городъ соединенъ съ многими пунктами уѣзда земскимъ телефономъ.

При желѣзнодорожной станціи — элеваторъ на 150 тыс. пуд., два зернохранилища на 236 тыс. пуд., крытые навѣсы на 600 вагоновъ и частныя складочныя помѣщенія на 600 вагоновъ.

Работа элеватора за пятилѣтній періодъ, съ 1 января 1906 г. по 1 января 1911 г.:

Годъ поступленія.	Поступило хлѣба.				
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разнаго хлѣба.	Итого.
1906	- ·	147.231	59.669	—	206.900
1907	25.736	583.608	111.241	8.244	728.829
1908	—	255.591	4.748	21.069	281.408
1909	11.700	35.687	230.753	29.720	307.860
1910	3.670	69.439	167.263	—	240.372
Всего . .	41.106	1.091.556	573.674	59.033	1.765.369

Въ 1911 г. со станціи Петровскъ отправлено около 34 тыс. пассажировъ и 4.500 тыс. пуд. грузовъ. Прибыло грузовъ 2.400 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи: хлѣбъ въ зернѣ, мука, отруби, пшено, подсолнечное сѣмя и скотъ; въ прибытіи — мануфактура, нефтяные грузы, лѣсные матеріалы, соль, каменный уголь и др.

Въ окрестностяхъ Петровска сильно развилось птицеводство; при станціи Петровскъ устроенъ А. Д. Гремяченскимъ складъ яицъ и битой птицы, отправляющій въ годъ до 5 милл. яицъ и до 70 тыс. штукъ битыхъ куръ.

Въ тяготѣющемъ къ Петровску районѣ находится 5 винокуренныхъ заводовъ, выкуривающихъ въ общемъ до 6 милл. градусовъ безводнаго спирта.

Изъ окрестныхъ имѣній заслуживаетъ вниманія имѣніе М. М. Усти-

[1]) Н. Е. Кушевъ. Двухсотлѣтіе города Петровска Саратовск. губ., стр. 19.

нова при с. Адріановскомъ, въ 12 вер. отъ города. Въ этомъ имѣніи, площадью 18.628 дес., практикуются пяти, семи и десятипольные сѣвообороты и травосѣяніе; разводятся лучшіе сорта злаковъ и травъ. Крупную отрасль хозяйства составляетъ скотоводство (до 1.000 головъ) и въ особенности овцеводство. Овцы чистокровныя негретти, количествомъ 18.500 головъ. Въ имѣніи винокуренный заводъ, выкуривающій до 3 мил. градусовъ безводнаго спирта изъ продуктовъ собственнаго хозяйства и паровая мельница на два постава съ просорушкою и круподеркою.

Волково — остан. пунктъ. (75 вер. отъ Аткарска, въ Петровск. уѣздѣ)—въ 1/2 вер. отъ с. Вязьмина.

Здѣсь паровая мельница Грюнблатъ, довольно большой производительности, работающая, главнымъ образомъ, для вывоза.

Вихляйка. (86 вер. отъ Аткарска, въ Петровск. уѣздѣ). Станція называлась ранѣе Устиново по фамиліи мѣстныхъ землевладѣльцевъ Устиновыхъ, при обширномъ имѣніи которыхъ она расположена.

При станціи—зернохранилище на 25 тыс. пуд. и хлѣбный складъ Устиновыхъ на 70 вагоновъ. Въ урожайные годы грузооборотъ станціи превышаетъ 700 тыс. пуд., преобладающими грузами являются: хлѣбъ, поташъ, дрова. Пассажировъ отправляется въ годъ около 4 тыс. человѣкъ.

Въ 3-хъ верстахъ отъ станціи село Озерки, съ населеніемъ 1.100 человѣкъ, и въ 4-хъ верстахъ—усадьба имѣнія Устиновыхъ.

Бурасы. (107 вер. отъ Аткарска, въ Саратовск. уѣздѣ). Станція расположена въ предѣлахъ бывшаго Тепловскаго имѣнія графа И. И. Воронцова-Дашкова. Часть этого имѣнія теперь принадлежитъ казнѣ, которая ведетъ здѣсь собственное хозяйство на площади 1639 десятинъ. Въ имѣніи экономической запашки до 900 дес., раздѣленной на два сѣвооборота: 8 польный — внутренній и 12 польный - травяной — внѣшній. Изъ травъ сѣются: костеръ, эспарцетъ, люцерна и клеверъ. Въ хозяйствѣ имѣется племенной разсадникъ, какъ чистокровной шортгорнской породы рогатаго скота, такъ и метисовъ этой породы съ мѣстной; изъ лошадей—ардены; разводятся также мериносовыя и каракулевыя овцы и свиньи беркширы. Въ имѣніи садъ на площади въ 64 десят., съ 14500 плодовыми деревьями, огородъ на 5 1/2 дес., пасѣка, три водяныя мельницы и маслобойный заводъ, перерабатывающій сѣмена масличныхъ растеній своего урожая; устраивается рыбоводный заводъ, на который ассигновано 20 тыс. руб.

Экономія одной изъ своихъ задачъ ставитъ воздѣйствіе на мѣстное крестьянское хозяйство, снабжая населеніе на льготныхъ условіяхъ улучшенными сѣменами, молоднякомъ породистаго скота и знакомя крестьянъ съ улучшенной обработкой земли, примѣненіемъ удобренія, машинъ, орудій и проч.

Прилегающій къ станціи участокъ Тепловскаго имѣнія пріобрѣтенъ И. А. Коберомъ, который образовалъ товарищество Коберъ, Пестмалъ и К°, устроившее здѣсь большую паровую мельницу, производительностью до 3 милл. пуд. въ годъ. Мельница соединена со станціей особой вѣтвью.

Складочныхъ помѣщеній на станціи три, общей площадью 248 кв. саж., и одно зернохранилище на 25 тыс. пудовъ. Работа станціи по отправленію грузовъ достигаетъ въ среднемъ 1 милл. пуд., по прибытію—свыше 200 тыс. пуд. въ годъ. Пассажировъ отправляется въ годъ болѣе 3 тыс. человѣкъ.

На перегонѣ Бурасы—Карабулакъ на 121 вер. находится наивысшая точка всей Вольской линіи, съ отмѣткой 147.68 саж. надъ уровнемъ Балтійскаго моря.

Въ 8 и 9 верстахъ отъ станціи лежатъ большія села Старые и Новые Бурасы, имѣющія въ общемъ до 10 тыс. жит.

Село Старые Бурасы основано въ 1702 г. въ качествѣ сторожевой слободы отъ набѣговъ кочевниковъ [1]).

Мѣстный землевладѣлецъ, проф. Минхъ, обнаружилъ въ 1897 году у с. Тепловки, лежащаго въ 15 вер. отъ станціи, каменноугольные известняки, что подтвердилъ осматривавшій эту мѣстность профессоръ Павловъ. Геологъ С. Н. Никитинъ, бывшій здѣсь въ 1899 г. для изученія залежей желѣзной руды, сообщаетъ въ извѣстіяхъ геологическаго комитета (т. XVIII стр. 399 и 401), что мѣстность на юго-западъ отъ Бурасъ на Тепловку, Лохъ, Гремячку представляетъ одно изъ надежнѣйшихъ мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ въ Саратовской губерніи.

У села Лохъ, въ довольно большой горѣ, находится Кудеярова пещера. Имена окрестныхъ горъ и урочищъ связаны съ памятью о Кудеярѣ, который, по словамъ жителей, стоялъ тутъ «съ своей силой» [2]). Сказанія о легендарной личности Кудеяра весьма широко распространены. «Во всей нынѣшней средней Россіи и въ украинскихъ городахъ стараго времени извѣстно имя Кудеяра. Гдѣ только есть оврагъ съ слѣдами исчезнувшаго жилья, тамъ, говорятъ, жилъ Кудеяръ; гдѣ дикая заросль, гдѣ водятся волки, да медвѣди, гдѣ жутко становится человѣку,—

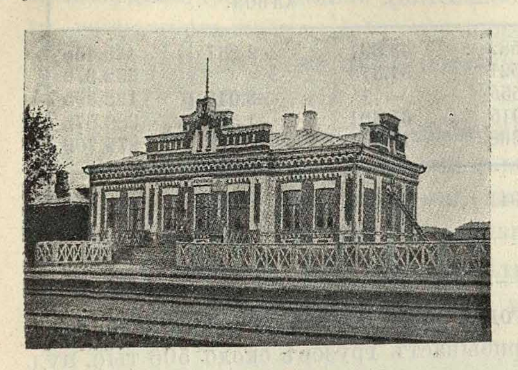
---

[1]) А. Н. Минхъ. Городъ Аткарскъ, 1908 г. стр. 3.

[2]) Саратовскій Сборникъ, т. I, отд. II, стр. 29.

тамъ Кудеяръ. Этотъ Кудеяръ что-то страшное и таинственное, ни живое, ни мертвое, чего и объяснить нельзя. Именемъ Кудеяра пугаютъ дѣтей» [1]).

Карабулакъ. (130 вер. отъ Аткарска, въ Саратовск. уѣздѣ). Станція въ 7 верстахъ отъ большого села Базарнаго Карабулака и въ 4 верстахъ отъ Лѣсной Нееловки, расположенной на половинѣ пути между станціей и селомъ Базарнымъ Карабулакомъ. Рядомъ съ Карабулакомъ лежитъ село Завьяловка. Въ обоихъ этихъ селахъ въ совокупности болѣе 7 тыс. жителей. Карабулакъ извѣстенъ значительнымъ развитіемъ кожевеннаго производства. Кожевеннымъ производствомъ извѣстно также лежащее въ 22 верстахъ отъ станціи Карабулакъ село Алексѣевка, имѣющее болѣе 10.000 жителей и 12 кожевенныхъ заведеній, 45 лавокъ, базары и двѣ ярмарки.



Пасс. зданіе ст. Карабулакъ.

Въ Базарномъ Карабулакѣ три небольшихъ мельницы: двѣ В. А. Тюрина и одна Н. Л. Чучварина, отдѣленіе русскаго торгово-промышленнаго банка и общество взаимнаго кредита.

Село Базарный Карабулакъ является самымъ оживленнымъ торговымъ центромъ, какъ для всей сѣверной части Саратовскаго уѣзда, такъ и для ближайшихъ волостей Петровскаго, Вольскаго и Кузнецкаго уѣздовъ. На происходящіе здѣсь ежедневно базары обыкновенно съѣзжаются до 1.000 подводъ, а въ періодъ особенно оживленныхъ базаровъ, какъ въ междупарье, осенью, на масляницѣ и въ великомъ посту, эта цифра значительно увеличивается [2]).

При с. Лѣсная Нееловка имѣніе М. В. Катковой, площадью 4.922 дес. Кромѣ хорошо поставленнаго хозяйства, имѣніе это замѣчательно лѣсопильнымъ заводомъ, снабжающимъ лѣсными матеріалами ближайшія селенія, и обширнымъ яблоневымъ садомъ, занимающимъ 40 десятинъ.

Рядомъ съ Нееловкой—прекрасный сосновый лѣсъ и прудъ; сюда съѣзжается на лѣто значительное число больныхъ, которые пользуются кумысомъ, приготовляемымъ татарами. Около самой станціи за послѣдніе три года начинаетъ разростаться поселокъ, въ которомъ уже 15 дворовъ.

---

[1]) Н. И. Костомаровъ. Кудеяръ, стр 109.

[2]) Матеріалы о грузовомъ движеніи по дорогамъ Саратовской губ., стр. 34—48.

Складочныхъ помѣщеній при станціи три, общею площадью 344 кв. саж., зернохранилище—на 50 тыс. пуд. и элеваторъ, работа котораго за послѣдніе 5 лѣтъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годъ поступленія.	П О С Т У П И Л О.				
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разнаго хлѣба.	Итого.
1906	66.548	333.582	43.091	2.237	445.458
1907	99.476	481.521	51.373	—	632.370
1908	24.795	105.555	—	3.045	133.395
1909	276.163	73.915	35.301	1.500	386.879
1910	209.154	51.368	12.187	—	272.709
Всего . .	676.136	1.045.941	141.952	6.782	1.870.811

Частныхъ хлѣбныхъ амбаровъ—8 и нефтяныхъ складовъ—5. Со станціи Карабулакъ отправляется въ годъ около 17 тыс. пассажировъ и въ среднемъ 1.226 тыс. пуд. грузовъ; прибываетъ грузовъ около 500 тыс. пуд. Преобладаютъ въ отправленіи: хлѣбъ въ зернѣ, скотъ, подсолнечное сѣмя; въ прибытіи: мануфактура, нефтяные грузы, лѣсные матеріалы и уголь.

На станціи небольшое одноклассное смѣшанное училище и оборотное депо на 3 стойла.

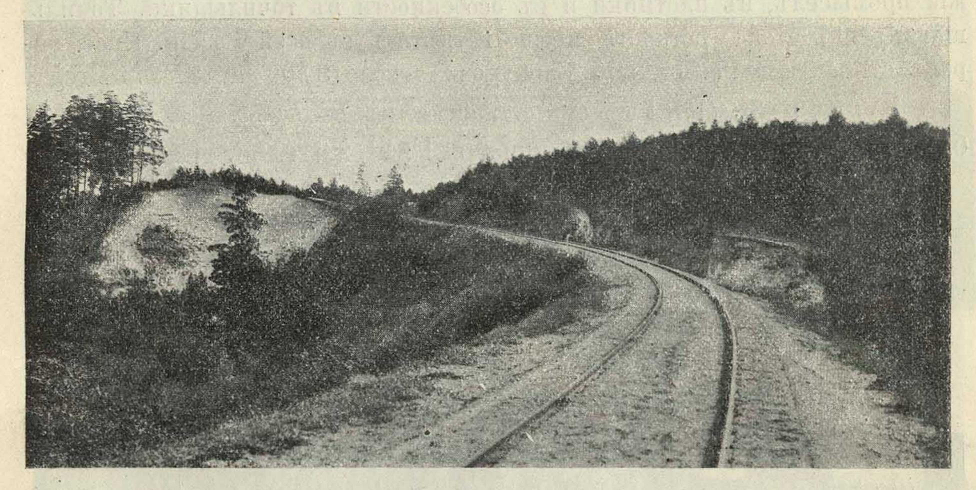
Нессельроде. (144 вер. отъ Аткарска, въ Вольск. уѣздѣ). Недалеко отъ станціи, по берегамъ рѣки Алая, расположено село Царевщина, съ населеніемъ болѣе 2000 челов. Здѣсь имѣніе гр. А. Д. Нессельроде, потомка К. В. Нессельроде, бывшаго канцлеромъ Россійской Имперіи и министромъ иностранныхъ дѣлъ съ 1813 по 1850 годъ. Въ Царевщинѣ сохранился канцлерскій домъ и его библіотека, состоящая изъ иностранныхъ сочиненій: нѣмецкихъ, французскихъ и англійскихъ.

Въ имѣніи графа А. Д. Нессельроде въ прежнее время было болѣе 16 тыс. десятинъ, изъ коихъ 600 десятинъ лѣса; теперь осталось всего 630 дес., изъ которыхъ пахотной 400 дес. и лѣса 230 дес. Система полевого хозяйства зерновая, съ трехпольнымъ сѣвооборотомъ. Изъ племеннаго скота разводятся свиньи іоркширскія, какъ въ чистомъ видѣ, такъ и метисы. Двѣ мельницы, винокуренный заводъ, а близъ самой станціи—стекольный заводъ, арендуемый А. К. Штучковымъ, и вырабатывающій простыя издѣлія, идущія въ Туркестанъ и Сибирь. Здѣсь же почтовое отдѣленіе. Грузооборотъ станціи по отправленію и прибытію составляетъ въ среднемъ 500 тыс. пуд. въ годъ. Пассажировъ отправляется въ годъ 1.600 человѣкъ.

С. Царевщина основано было въ началѣ XVIII в. и было пожаловано въ 1728 г. гр. Скавронскому; впослѣдствіи оно перешло къ кн. А. Л. Вяземскому, а затѣмъ къ графу Нессельроде. Еще при князѣ Вяземскомъ устроенъ былъ здѣсь винокуренный заводъ В. А. Злобинымъ, сыгравшимъ впослѣдствіи большую роль въ исторіи города Вольска, а при графѣ Нессельроде такихъ заводовъ было два. На этихъ заводахъ происходила чрезвычайная дѣятельность. Спиртъ, приготовлявшійся здѣсь въ громадномъ количествѣ, отправлялся на Кавказъ Волгою. Заводы эти, по происходившему въ нихъ постоянному шуму и движенію получили въ народѣ названіе ада [1]).

На перегонѣ Нессельроде-Барнуковка въ районѣ 148 — 155 вер. мѣстность чрезвычайно красивая, гористая, покрытая сосновымъ лѣсомъ съ огромными крутыми оврагами, почему это мѣсто по своей красотѣ получило названіе «Русской Швейцаріи».

Барнуковка (157 вер. отъ Аткарска, въ Вольск. уѣздѣ.). Станція въ 3 верстахъ отъ с. Барнуковки, въ которомъ болѣе 4000 жителей.



Видъ на 149 вер. перегона Нессельроде-Барнуковка.

Мѣстность, занимаемая селомъ Барнуковкой и смежными съ нимъ деревнями, Старой и Новой Жуковками, принадлежала въ старое время мордовскимъ князьямъ Ергаю, Лявкѣ, Сараю и Ризаю. Князья эти пришли сюда, какъ гласитъ народное преданіе, въ царствованіе Петра I-го. Императоръ Петръ I-й подарилъ имъ эту землю за чернобурую лисицу, пойманную ими въ дачахъ Ергая, или за другого какого-то дорогого звѣря. Поселившіеся здѣсь князья вскорѣ, однако, разошлись. Ергай поселился въ темномъ лѣсу, въ 3-хъ верстахъ отъ с. Старой Жуковки,

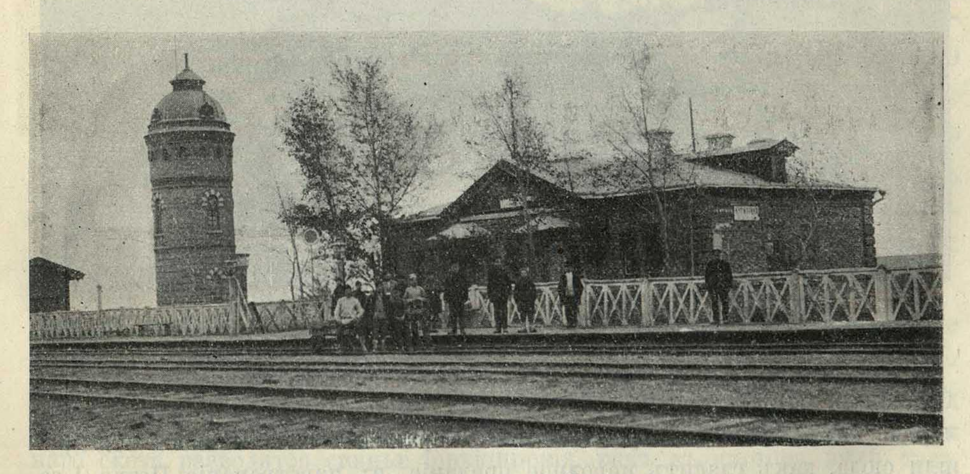
[1]) А. А. Лунинъ. Историко-статистическое описаніе селеній Вольскаго уѣзда, Саратовской губ., Вольскъ, 1889 г., стр. 47—48.

близъ буерака, называемаго нынѣ по имени этого князя Ергаевымъ. Здѣсь онъ поставилъ капище идолу Колядѣ, въ которомъ совершались торжественныя служенія въ присутствіи прочихъ князей и гостей. Въ капищѣ стоялъ идолъ, высѣченный изъ камня. Впослѣдствіи капище это было разорено мѣстнымъ священникомъ. Сарай и Лявка основались въ 7 верстахъ отъ нынѣшней Новой Жуковки, также среди темныхъ лѣсовъ на возвышенной мѣстности, занимаемой нынѣ деревней Старое Сарайкино. Ризай, по преданію, основалъ другую деревню, Ризайкино, лежащую въ одной верстѣ отъ той же Жуковки. Земля, принадлежащая селу Старой Жуковки, продана была первому владѣльцу ея И. М. Жукову самимъ княземъ Ергаемъ за 80 руб. и красныя онучи [1]), но такая же покупка приписывается царевичу имеретинскому Вахтангу [2]).

Станція отправляетъ исключительно хлѣбъ, количество котораго въ урожайные годы достигаетъ 450 тыс. пуд. Для храненія хлѣба имѣются здѣсь зернохранилище на 25 тыс. пудовъ и два частныхъ склада.

Изъ близъ лежащихъ селъ и деревень крестьяне уходятъ въ отхожій промыселъ, въ плотники и въ особенности въ точильщики. Точильщиковъ изъ этой мѣстности можно встрѣтить по всей Россіи. Пассажировъ отправляется со станціи Барнуковка около 8.500 человѣкъ въ годъ.

Куриловка. (178 вер. отъ Аткарска, въ Вольск. уѣздѣ). Станція близъ села Куриловки, имѣющаго 1300 жителей. Село Кури-

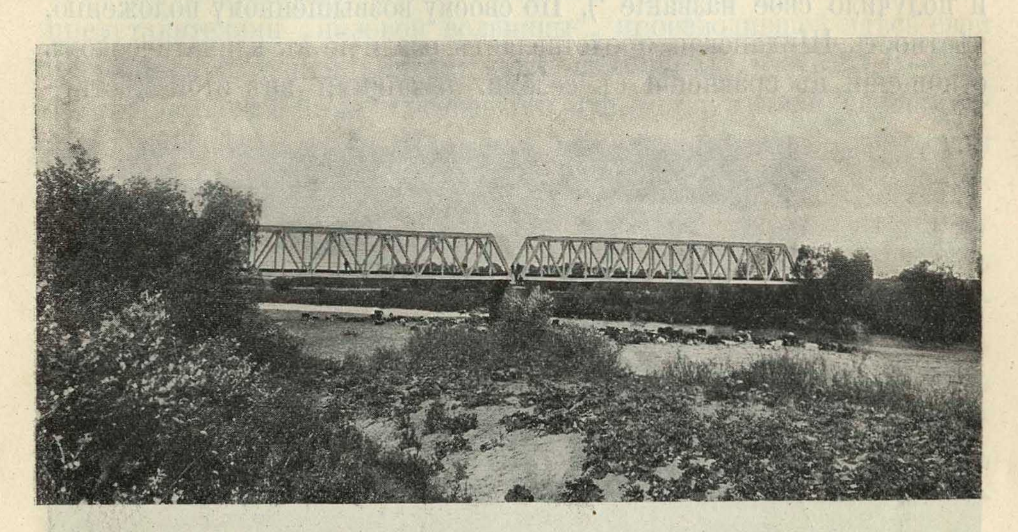


Пассажирское зданіе ст. Куриловка.

[1]) А. А. Лунинъ. Историко-статистическое описаніе селеній Вольскаго уѣзда, Саратовской губ.. Вольскъ, 1889 г., стр. 53 — 54 и въ „Историч. очеркѣ Саратов. края“, А. Леопольдова. стр. 55.

[2]) Н. Ф. Хованскій. Помѣщики и крестьяне Саратов. губ., стр. 34.

ловка лежитъ на берегу р. Казанлы на ровной мѣстности, которая къ западу нѣсколько возвышенная и, удаляясь версты на двѣ отъ села, оканчивается высокимъ бургомъ, называемымъ маромъ. Въ прежнее время, по словамъ старожиловъ, на мѣстѣ нынѣшней Куриловки находилось село Смородинка. Крестьяне этого села, принадлежавшіе помѣщику Вельяминову-Зернову, по смерти его въ 20-хъ годахъ XIX ст., не пожелали работать на его наслѣдника кн. Оболенскаго, за что нѣкоторые изъ нихъ были проданы на вывозъ другимъ помѣщикамъ, многіе сосланы



Мостъ черезъ Терешку на 183 вер. Аткарско-Вольской линіи.

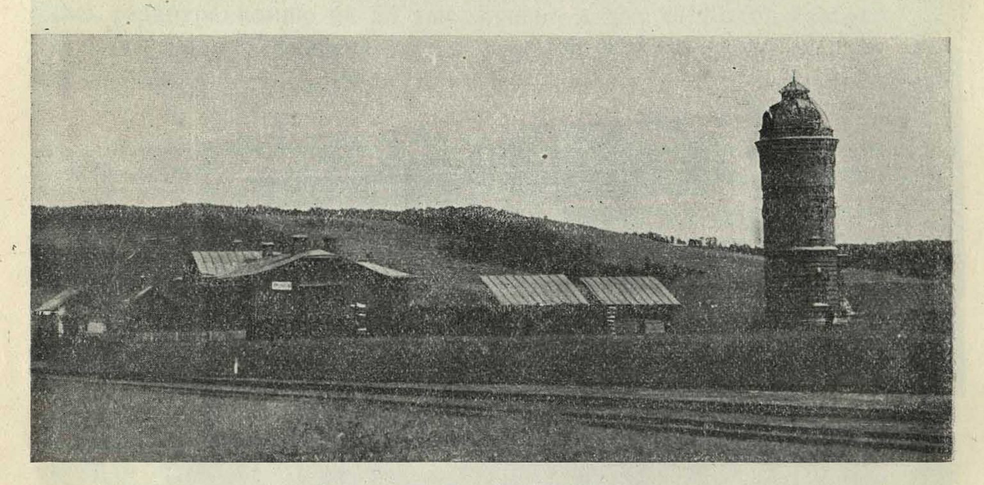
въ Сибирь, а затѣмъ и само имѣніе продано было Г. Д. Столыпину, который поселилъ здѣсь другихъ крестьянъ и образовалъ настоящее село Куриловку.

Жители окрестныхъ селъ и деревень занимаются, въ качествѣ подсобнаго промысла, птицеводствомъ, въ особенности скупкой яицъ, для чего предпринимаютъ болѣе или менѣе дальніе объѣзды. Промыселъ этотъ наиболѣе развитъ въ с. Шировкѣ, гдѣ имѣются большіе яичные склады и конторы германскихъ фирмъ. Въ районѣ станціи Куриловка собирается въ годъ до 10 милл. штукъ яицъ, отправляемыхъ исключительно за границу.

Близъ станціи—имѣніе Н. П. Бекетовой, въ которомъ хорошій конскій заводъ.

При станціи—зернохранилище на 48 тыс. пуд. и частный хлѣбный складъ—на 200 тыс. пуд. Грузооборотъ станціи Куриловка по отправленію и прибытію составилъ въ 1911 г. около 370 тыс. пуд. Пассажировъ отправлено 6.700 человѣкъ.

Причернавская. (199 вер. отъ Аткарска, въ Вольск. уѣздѣ). Станція въ 5 верстахъ отъ села Шиханы, съ населеніемъ около 500 человѣкъ. Село это лежитъ у подножія довольно высокихъ горъ; отъ одной изъ нихъ, находящейся въ двухъ верстахъ, оно и получило свое названіе [1]). По своему возвышенному положенію, мѣстность Шиханская представляетъ различіе въ климатическомъ отношеніи въ сравненіи съ селами, лежащими внѣ этой мѣстно-



Станція Причернавская.

сти. Температура ея ниже, чѣмъ, напр., въ сосѣднемъ селѣ (въ 5-ти верстахъ) Ключахъ. Обширный лѣсъ задерживаетъ въ себѣ много влаги и охлаждаетъ воздухъ. Снѣгъ здѣсь лежитъ долѣе, чѣмъ въ окружности [2]).

Въ Шиханахъ конскій заводъ графа Орлова-Денисова и крупная экономія графини Е. И. Шуваловой; въ имѣніи 46.670 десятинъ, изъ

[1]) Шиханами или шиханками называются по мѣстному приволжскія горы.

[2]) А. А. Лунинъ. Историко-статистическое описаніе селеній Вольскаго уѣзда, Саратов. губ., Вольскъ, 1889 г., стр. 12—13.

нихъ: пахотной 20.985 десят., степи и залежи 3.346 десят., сѣнокосовъ 2.193 дес., лѣса 10.992 дес. Сѣвообороты трехпольные, четырехпольные и пятнадцатипольные—залежные. На 60 десятинъ устроено искусственное орошеніе; увеличить эту площадь нельзя, вслѣдствіе холмистости и хрящеватой подпочвы, пропускающей воду. Овцеводство породы «рамбулье»,—до 12 тыс. головъ. Пасѣка значительныхъ размѣровъ. Въ имѣніи маслобойный и поташный заводы и три водяныя мельницы, отдаваемыя въ аренду.

Вольскъ. (222 вер. отъ Аткарска). Вольскъ образовался изъ слободы Малыковки, основанной, по преданію въ XVII вѣкѣ, представителями „низовой вольницы", производившей здѣсь свои операціи и имѣвшей притонъ подъ названіемъ „разувай" [1]). Слобода Малыковка была ничтожнымъ пунктомъ; жители ея занимались рыболовствомъ [2]). Получила она возможность развиться и преобразоваться въ городъ по такой случайности. Въ концѣ XVIII вѣка, екатерининскому вельможѣ кн. А. Л. Вяземскому было пожаловано въ этомъ краѣ такое помѣстье, какое онъ самъ себѣ выберетъ. Хотя кн. Вяземскій и владѣлъ уже здѣсь помѣстьемъ Царевщиной, принадлежащей нынѣ гр. А. Д. Нессельроде, но края не зналъ, а выбрать новое помѣстье хотѣлось получше. Въ этомъ выборѣ помогъ князю волостной писарь слободы Малыковки старообрядецъ В. А. Злобинъ. За эту услугу Злобинъ получилъ мѣсто въ имѣніи Царевщина, гдѣ построилъ существующій и до нынѣ винокуренный заводъ. Затѣмъ Злобинъ выбранъ былъ кн. Вяземскимъ, какъ подставное лицо, для откупныхъ операцій, и, благодаря этому, очень быстро изъ бѣдняка, ходившаго въ крашенинномъ халатѣ и котахъ, превратился въ милліонера. Содѣйствіемъ кн. Вяземскаго, Малыковка преобразована была въ городъ Вольскъ [3]), и Злобинъ сдѣланъ былъ городскимъ головой. Захвативъ въ свои руки огромные откупа, прославившись дѣль-

---

[1]) Саратовскій Сборникъ, матер. для изученія Саратов. губ., Саратовъ, 1881 г. т. I, стр. 17.

[2]) Перетятковичъ. Поволжье XVII в., стр. 242.

[3]) Во всѣхъ старыхъ бумагахъ названіе города пишется Волскъ. Судя по теперешнему произношенію и потому, что первоначальные поселенцы были изъ „вольницы", можно думать, что Вольскъ есть производное слово отъ воли или сокращенное отъ вольницы; существуютъ мнѣнія, что правильное названіе города—Волгскъ, т. е. городъ Волги.

цомъ, Злобинъ пріобрѣлъ огромное вліяніе на ходъ всѣхъ мѣстныхъ дѣлъ. Онъ скоро завелъ дружбу съ многими тогдашними сановниками, бралъ, при ихъ содѣйствіи, подряды на доставку провіанта для цѣлыхъ армій, на поставку въ казну соли и проч. Поселившись около 1812 г. въ Петербургѣ, Злобинъ задавалъ такіе пиры для знатнѣйшихъ людей того времени, что послѣ о нихъ недѣли по двѣ говорило все высшее петербургское общество. Онъ устраивалъ въ окрестностяхъ Петербурга праздники съ музыкой, фейерверками и роскошными ужинами, на которыхъ собиралась вся столичная знать [1]). Пустившись въ роскошь, довѣривъ дѣла другимъ, быстро нажившимся при его предпріятіяхъ, людямъ, Злобинъ разорился, но это обнаружилось только послѣ его смерти [2]). Всѣ, довѣрившіе Злобину свои капиталы или имущества, которые онъ представлялъ въ обезпеченіе подрядовъ, также разорились. Городъ Вольскъ запустѣлъ. Тѣ зданія, которыя не были при Злобинѣ окончены, простояли въ недостроенномъ видѣ почти полстолѣтія. В. Беккеръ, посѣтившій Вольскъ въ 1842 году, пишетъ: „при самомъ вступленіи въ городъ, вы поражаетесь огромными каменными недостроенными домами и, смотря на нихъ, подумаешь, что это случилось послѣ пожара или непріятельскаго нашествія“ [3]).

---

[1]) П. И. Мельниковъ, (Андрей Печерскій). Полное собраніе сочиненій, т. 14 стр. 50—51.

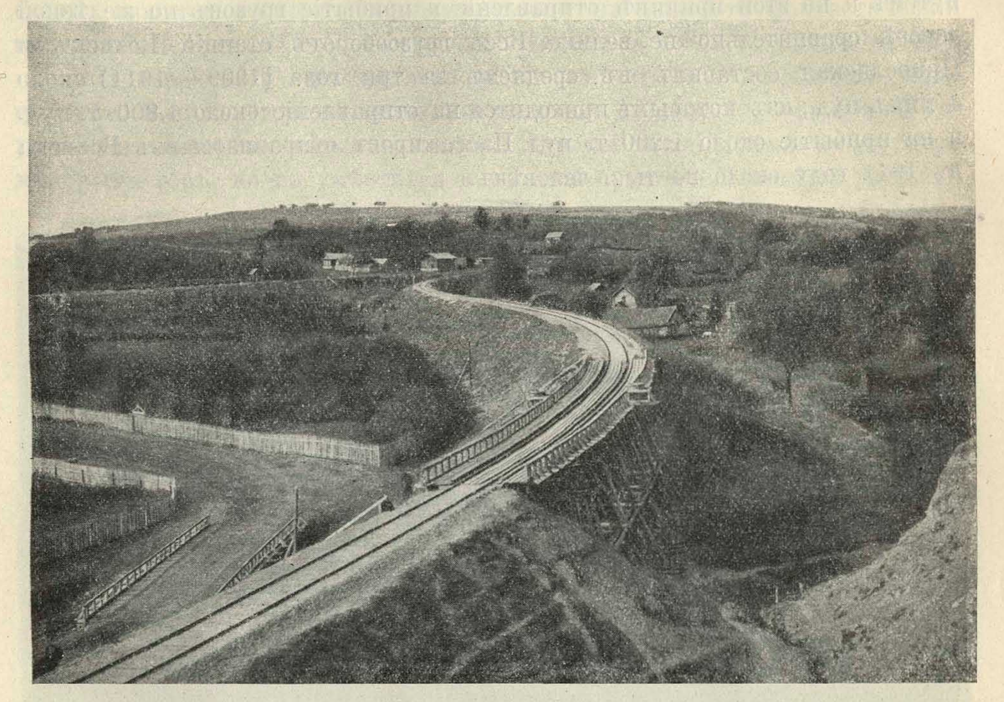
[2]) Однажды на вечерѣ у одного знатнаго лица, Злобинъ игралъ въ карты, къ нему подошелъ оберъ-полицеймейстеръ и сказалъ: „Василій Андреевичъ, у васъ въ домѣ пожаръ“. Злобинъ совершенно спокойно отвѣчалъ: „На пожарѣ должно быть вамъ, а не мнѣ“ и продолжалъ игру. Домъ сгорѣлъ и въ немъ векселя и другіе, документы. Это пошатнуло благосостояніе богача, а рискованныя и неудачныя предпріятія по поставкамъ во время отечественной войны совсѣмъ доканали его, Милліонеръ сталъ нищимъ. (П. И. Мельниковъ) Андрей Печерскій (Полн. собр. соч., т. 14, стр. 51).

М. И. Пыляевъ, въ книгѣ „Старая Москва“ (стр. 543-544) приводитъ преданіе, что причиною разоренія Злобина былъ министръ финансовъ графъ Гурьевъ, потребовавшій немедленной уплаты всѣхъ неустоекъ по откупамъ, которыя до того времени отсрочивались. Поводомъ для этого послужила обида, нанесенная Злобинымъ Гурьеву въ то время, когда онъ не былъ еще министромъ. Сдѣлавшись министромъ, Гурьевъ эту обиду вспомнилъ и отомстилъ Злобину.

Злобинъ былъ послѣдній въ Россіи „именитый гражданинъ“. Званіе это ему одному было оставлено именнымъ указомъ Императора Александра I, и онъ носилъ его до смерти.

[3]) В. Беккеръ. Воспоминанія о Саратовской губ., стр. 42—44.

Однако, не всѣ, привлеченные Злобинымъ, капиталы исчезли послѣ паденія его предпріятій. Много милліоновъ уцѣлѣло въ крѣпкихъ рукахъ вольскихъ купцовъ и, когда миновала опасность, что капиталы могутъ быть отобраны за старые долги, они пущены были въ дѣло и Вольскъ сталъ оживать. Въ 1861 году въ Вольскѣ было уже 23 тыс. жителей, по переписи 1897 года



Перегонъ-Привольская-Вольскъ.
Видъ на дерев. мостъ 12 версты и отвѣтвленіе на р. Малыковку.

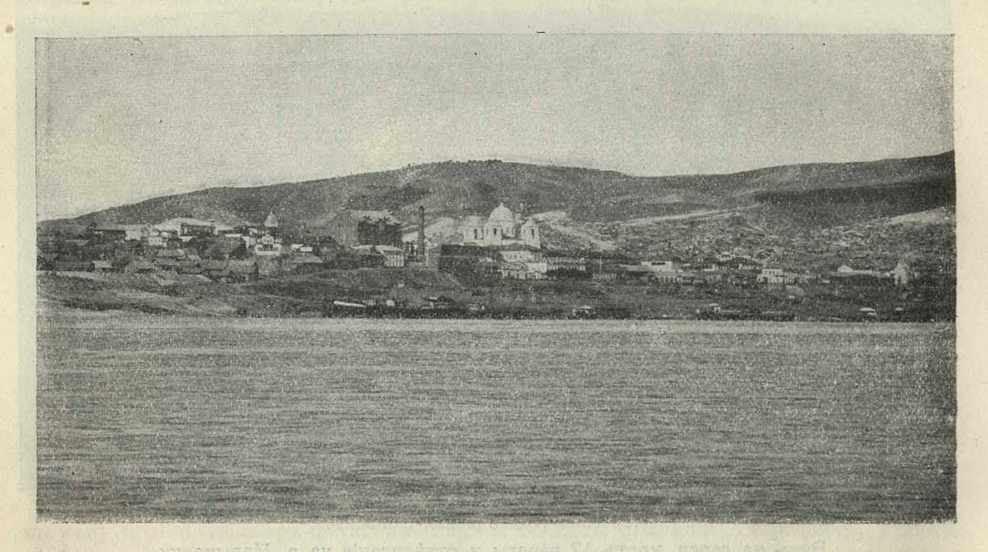
ихъ оказалось 26½ тыс., а на 1 января 1910 г. числится 32 тыс. человѣкъ. Въ городѣ много промышленныхъ предпріятій, изъ которыхъ главнѣйшими являются: цементные заводы (Глухоозерскій, Ассеринъ и Зейфертъ), двѣ паровыя мельницы, три кожевенныхъ, два маслобойныхъ, два пивоваренныхъ завода и проч.

Вольское купечество ведетъ обширную торговлю хлѣбомъ и лѣсомъ. Главными занятіями массы жителей служатъ садоводство, бахчеводство и огородничество.

Въ городѣ имѣется отдѣленіе русскаго торгово-промышленнаго банка, городской банкъ и общество взаимнаго кредита и

много среднихъ и низшихъ учебныхъ заведенiй, а именно: кадетскiй корпусъ, реальное училище, 8-ми классная женская гимназiя, учительская семинарiя, духовное училище, епархiальное женское училище, городское 4—классное училище и 16 начальныхъ училищъ.

Большинство торговыхъ оборотовъ Вольска связано съ воднымъ путемъ и по этой причинѣ отправленiе и прибытiе грузовъ по желѣзной дорогѣ сравнительно не велико. Весь грузооборотъ станцiй Вольскъ и Привольская составилъ въ среднемъ за три года (1909—1911) около 4 милл. пуд., изъ которыхъ приходится на отправленiе около 1.800 т. пуд. и на прибытiе около 1.200 т. пуд. Пассажировъ отправилось изъ Вольска въ 1911 году около 24 тыс. человѣкъ.



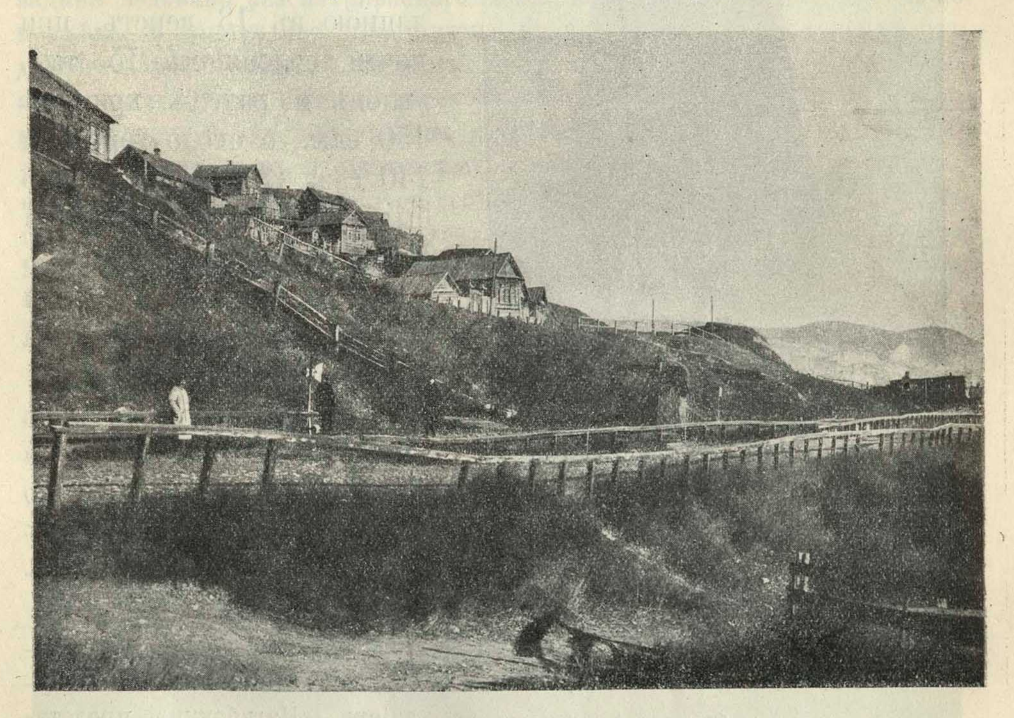
Городъ Вольскъ (видъ съ р. Волги).

Внѣшнiй видъ Вольска, расположеннаго на самомъ берегу р. Волги, весьма привлекателенъ. Ему посвятили слѣдующiя строки два извѣстныхъ русскихъ писателя В. И. Немировичъ-Данченко и Евгенiй Марковъ:

«Скалы за скалами, обрывы за обрывами, и вдругъ они разступаются, открывая громадный полукругъ, на уступахъ и террасахъ котораго ютятся массы городскихъ домовъ. Постройки ползутъ и въ горы до самыхъ макушекъ, покрывая отдѣльныя вершины этого поразительно красиваго амфитеатра. Внизу почти отъ воды начинаются зеленыя раины садовъ... Все это охвачено огнистымъ заревомъ заката, все это свер-

каетъ окнами, куполами, даже стѣны кажутся сіяющими, даже макушки горъ отбрасываютъ лучи, словно тамъ кто-то зажегъ яркіе костры... Когда на сѣверную половину Вольска смотришь съ его соборной площади—она является положительно похожею на тифлисскій авлабаръ. Также настойчиво и густо всползаютъ дома все вверхъ и вверхъ, усѣивая собою обширные скаты... Глазъ не отвести отъ этой чудно прекрасной картины. А въ темную ночь, когда вездѣ зажгутся огни, эти горы, террасы и скаты кажутся иллюминованными, точно на какой-то фантастическій праздникъ попалъ...» (В. Н. Немировичъ-Данченко. «Великая рѣка», стр. 97).

«Признаюсь, я никогда не подозрѣвалъ, чтобы Вольскъ или, правильнѣе, Волгскъ, городъ Волги, былъ такой красивый и обширный городъ. Онъ навзрѣзъ насыпалъ собою широкій живописный амфитеатръ мѣловыхъ горъ, но не умѣстился и въ этой просторной чашѣ, а растекся



Начало оползня ст. Вольскъ.

оттуда своими частыми домиками и пригородными садиками по крутымъ обрывамъ волжскаго берега, начиная чуть не отъ самаго Рыбнаго, и взобрался вглубь окружающихъ его горъ». (Евгеній Марковъ, «Россія въ Средней Азіи», т. 2-й, стр. 430)

При сооруженіи желѣзной дороги къ городу Вольску пришлось считаться съ серьезными затрудненіями. Мѣстность подъ

Вольскомъ очень пересѣченная, почему путь проложенъ съ значительными извилинами и между 206 и 210 верстами образуетъ огромную петлю.

Въ силу топографическихъ условій мѣстности, на которой расположенъ гор. Вольскъ, станцію, получившую названіе Привольской, пришлось устроить въ $4^1/_2$ вер. отъ центра города и выше его на 75 саж. Для того, чтобы спуститься отъ этой станціи къ самому городу и берегу Волги потребовалось устроить особую вѣтвь, длиною въ 13 верстъ, при почти сплошномъ 15 тыс. уклонѣ и радіусѣ кривыхъ 150 саж., а около города и 140 саж. Станція въ городѣ была устроена на набережной Волги и оказалась, вмѣстѣ съ тремя послѣдними верстами вѣтви, расположенной на большомъ оползнѣ.



Фот. проф. А. П. Павлова.

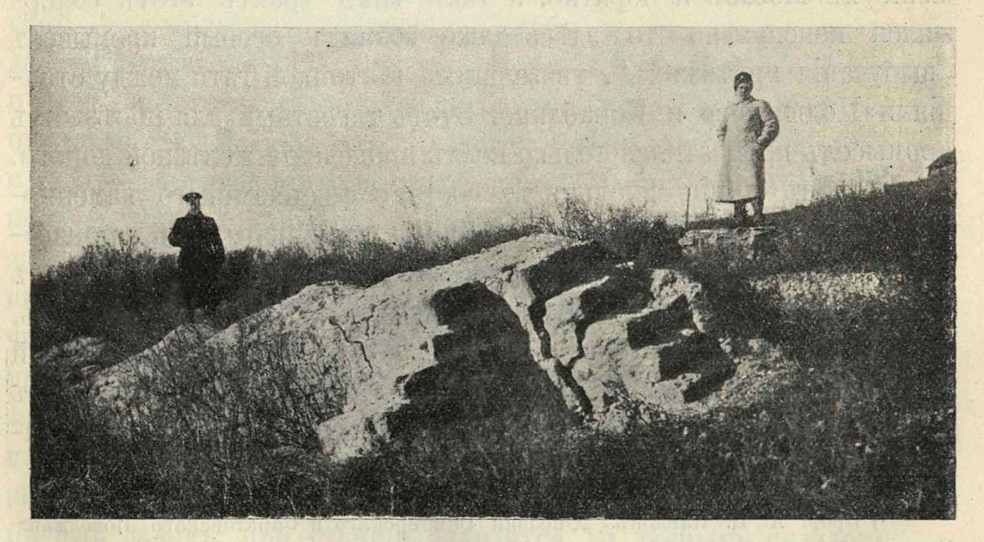
Вязъ, разорванный оползнемъ въ Вольскѣ.

По приведенному въ книгѣ проф. А. П. Павлова: „*Оползни Симбирскаго и Саратовскаго Поволжья*“ описанію, составленному проф. В. В. Челинцевымъ [1]).

«Мѣстность, охваченная оползнемъ и извѣстная подъ названіемъ «Нагибовки», представляетъ ясно выраженную впадину на береговомъ склонѣ; въ предѣлахъ этой мѣстности время отъ времени появляются трещины до сажени и болѣе глубиною; верхнія части при этомъ отстаютъ отъ нижнихъ и трещины растутъ въ своихъ

1) В. В. Челинцевъ. „Оползни и ихъ распространеніе въ Поволжьѣ“ (журн. Естествознаніе и Географія, 1902 г., Мартъ, стр. 45, 49 и 50).

размѣрахъ. Одна изъ такихъ трещинъ пришлась какъ разъ среди корней громаднаго густого вяза; сила движенія нижней почвы была такъ велика, что стволъ вскорѣ близъ корня расщепило на двѣ половины, и густой зеленый вязъ сталъ чахнуть. Расположенные въ этой части дома, а въ особенности надворныя постройки, амбары и заборы представляютъ нѣчто странное; за исключеніемъ новенькихъ, почти всѣ они то расшатаны, то наклонены, то приподняты... Вотъ, напр., передъ вами заборъ, обнесенный вокругъ плодоваго сада; его вертикальные столбы собственно — не вертикали, а наклонные, и при этомъ—направленные во всѣ стороны; его горизонтальныя доски разошлись и дали клинообразные просвѣты, обращенные своей вершиной, то въ одну, то въ другую сторону. Дальше стоитъ передъ вами домъ; вы смотрите, домъ, какъ домъ; но вотъ вы входите во дворъ задняя половина разсматриваемаго дома, какъ будто не его, а только неумѣло и причудливо приставлена къ нему, какъ будто совсѣмъ отъ другого дома, ближайшій къ намъ уголъ зарытъ въ землю, доски расползлись, и крыша какъ то перекосилась. Чтобы не дать погибнуть домамъ и надворнымъ постройкамъ, жителямъ постоянно приходится бороться съ оползнемъ и отвоевывать у него себѣ мѣсто также настойчиво, какъ голландцы отвоевываютъ себѣ мѣсто у моря. Съ этой цѣлью въ городѣ устроены и дренажи и «балясы», т. е. искусственныя укрѣпленія выше лежащихъ и пока еще не принимающихъ въ оползнѣ участія частей».



Остатки фундамента элеватора, разорваннаго оползнемъ въ Вольскѣ.

Вскорѣ послѣ постройки станціи «двигающаяся почва повлекла за собой и полотно желѣзной дороги; устроенные здѣсь дренажи не могли измѣнить дѣла, такъ какъ ползло самое основаніе, на которомъ лежали

рельсы». Строители вѣтви однако надѣялись побороть этотъ оползень и совершенно сломить его силы, но когда приступлено было къ постройкѣ элеватора и стѣны его «выросли до нѣсколькихъ аршинъ надъ поверхностью, оползень заявилъ о себѣ краснорѣчивымъ образомъ: подъ вліяніемъ сползанія фундаментъ разорвался и отъ начатаго сооруженія откололся большой уголъ; счастье, что это совершилось не позже. Полуразрушенное зданіе сохраняется въ Вольскѣ и по сіе время, какъ памятникъ неудачной борьбы людей съ всесокрушающимъ натискомъ оползня»... [1]).

Послѣ десятилѣтней борьбы съ оползнемъ, пришлось, во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ, закрыть береговую вѣтвь для движенія, но по ходатайству городского управленія она вновь открыта съ 1 августа 1912 г.

Линія Рязань-Богоявленскъ.

Мѣстность, по которой проходитъ Рязанско-Богоявленская линія, служила съ отдаленныхъ временъ одною изъ главныхъ дорогъ для сношенія Москвы съ Астраханью и съ югомъ. По большому астраханскому тракту, пролегавшему рядомъ съ желѣзною дорогой, совершалось все грузовое и пассажирское движеніе къ Москвѣ и обратно, а такъ какъ трактъ этотъ содержался неисправно, то здѣсь даже возникъ особый промыселъ „выручанія проѣзжихъ", увязавшихъ въ топкой гати между станціями Подвислово и Кораблино. Этотъ тягостный для проѣзжихъ промыселъ прекратился только послѣ проведенія желѣзной дороги.

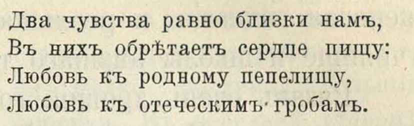
Районъ линіи входитъ въ составъ подмосковнаго каменноугольнаго и руднаго бассейна. Добыча каменнаго угля производится при ст. Александроневская; желѣзная руда добывалась въ окрестностяхъ ст. Старожилово, въ дачахъ с. Залипяжья и здѣсь, при с. Истье, существовалъ съ 1716 года желѣзодѣлательный заводъ, закрытый въ 1898 году. Послѣднимъ представителемъ желѣзной промышленности въ этой мѣстности остается Колѣнская игольная фабрика, близъ ст. Чемодановка.

---

[1]) Проф. А. П. Павловъ. „Оползни Симбирскаго и Саратовскаго Поволжья". Москва, 1903 г., стр. 61—63.

Въ послѣднее время Вольскій оползень былъ изслѣдованъ инженерами В. Ф. Мартиномъ и М. М. Бронниковымъ, цѣнность работы которыхъ отмѣчена проф. В. В. Челинцевымъ въ статьѣ „Оползни Саратовскаго Поволжья", помѣщенной въ „Сарат. Вѣстн." № 86 за 1911 г. Отчетъ М. М. Бронникова въ „Извѣст. Геол. Комит.", прил. къ жур. засѣд. 29 Янв. 1910 г., стр. 35—52.

Земледѣльческій промыселъ населенія разнообразится здѣсь обширнымъ табаководствомъ, центромъ котораго и главнымъ мѣстнымъ рынкомъ является с. Пехлецъ, лежащее въ 7 вер. отъ ст. Кораблино.



Два чувства равно близки намъ,
Въ нихъ обрѣтаетъ сердце пищу:
Любовь къ родному пепелищу,
Любовь къ отеческимъ гробамъ.

А. Пушкинъ.

Рязань. Въ торговомъ отношеніи Рязань никогда не имѣла крупнаго значенія. Хотя до проведенія желѣзныхъ дорогъ черезъ Рязань шелъ большой гужевой путь на Москву, но участіе Рязани въ этомъ торговомъ движеніи было все-таки небольшимъ. Расположенная на самомъ краю производительной полосы, Рязань не могла стягивать къ себѣ значительнаго количества хлѣба и въ этомъ отношеніи далеко уступала Козлову и Моршанску. Какъ складочный пунктъ, въ которомъ останавливалось большое количество хлѣба, шедшаго въ Москву изъ Козлова, Рязань имѣла значеніе, но и въ этомъ отношеніи она стояла ниже Коломны, которая громадностью своихъ оборотовъ подавляла ея значеніе [1]). Въ 1860 годахъ въ Рязани было населенія около 27 тыс. челов.; по переписи 1897 года оказалось 44.264 челов., а на 1 января 1910 г. числится 48.500 душъ. Торговые обороты Рязани значительны; промышленность же развита слабо. Существуетъ заводъ сельскохозяйственныхъ орудій бр. Левонтинъ, заводъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей (стрѣлокъ и крестовинъ), мельница бр. Масленниковыхъ, сургучный заводъ, лѣсопильный заводъ Солодова и одинъ кирпичный заводъ; при станціи находится 15 лѣсныхъ складовъ.

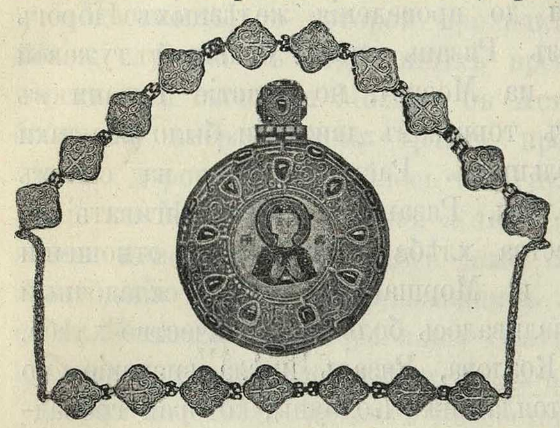
Кредитныхъ учрежденій въ Рязани нѣсколько: отдѣленія государственнаго, русскаго торгово-промышленнаго, соединеннаго

[1]) В. Чаславскій, Хлѣбн. торг. въ центр. районѣ Россіи, ч. I, стр. 90.

банковъ, общество взаимнаго кредита, городской Сергія Живаго банкъ и отдѣленія земельныхъ дворянскаго и крестьянскаго банковъ.

Въ городѣ болѣе 30 учебныхъ заведеній; изъ нихъ 2 правительственныхъ мужскихъ гимназіи, духовная и учительская семинаріи, Маріинская женская гимназія, частныя мужская и женская гимназіи и реальное училище, городское ремесленное училище и школы низшаго типа.

Рязань очень древній городъ: онъ упоминается въ лѣтописи подъ именемъ Переславля Рязанскаго въ 1095 году. До XIII вѣка столицею великаго княжества рязанскаго была Старая Рязань, представляющая собою нынѣ село съ этимъ именемъ, расположенное въ 2 вер. отъ г. Спасска, при р. Окѣ. Послѣ неоднократныхъ опустошеній, столица изъ Старой Рязани перенесена была въ Переяславль-Рязанскій, который впослѣдствіи получилъ имя Рязани [1]. Въ с. Старая Рязань существуютъ еще остатки укрѣпленій, зданій, гробницъ великихъ князей; при раскопкахъ здѣсь находили много древнихъ драгоцѣнныхъ вещей; такъ, въ 1822 г. найденъ знаменитый кладъ золотыхъ украшеній, извѣстный подъ именемъ „Рязанскихъ бармъ“ [2]. Другой замѣчательный кладъ найденъ въ 1868 году. Изъ древнихъ зданій Переяславля Рязанскаго, или современной Рязани, сохранился великокняжескій теремъ, или дворецъ великаго князя Олега.



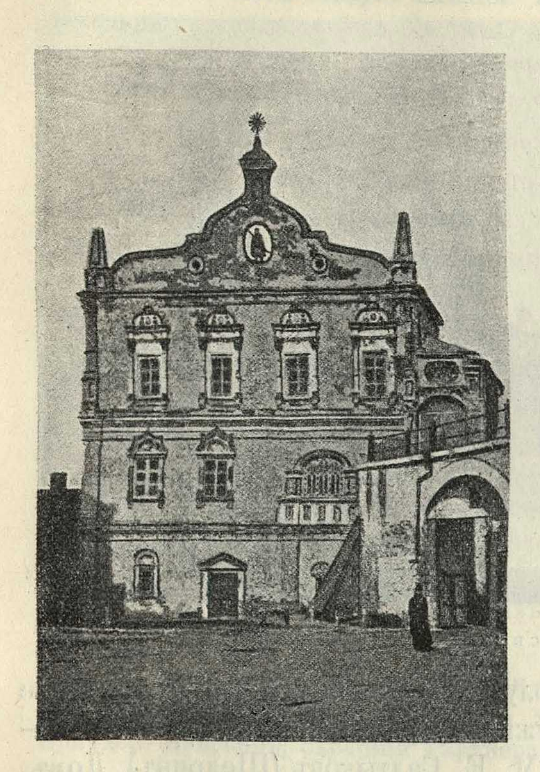
Серебряная цѣпь изъ рязанскаго клада 1869 г. Медальонъ изъ клада 1822 г., извѣстнаго подъ названіемъ „рязанскихъ бармъ“.

---

[1]) По мнѣнію И. Е. Забѣлина, Рязань получила свое названіе отъ рѣкъ Рясъ, впадающихъ въ Оку, и потому названіе города собственно Рясань (Исторія русской жиз. съ древ. временъ, т. I-й стр. 180).

[2]) Описанію этого клада посвящена брошюра: „Рязанскія русскія древности или извѣстіе о старинныхъ и богатыхъ великокняжескихъ или царскихъ убранствахъ, найденныхъ въ 1822 году близъ села Старая Рязань“. Спб. 1831 г.

«Это огромное трехъэтажное зданіе древней архитектуры построено изъ чрезвычайно толстыхъ стѣнъ, сложенныхъ частію изъ большого кирпича, а частію изъ дикаго камня. Посреди узкихъ оконъ со стороны фасада въ верхнемъ этажѣ, какъ видно, былъ балконъ, а по сторонамъ того балкона придѣланы два какихъ-то глухихъ, узкихъ и высокихъ, съ вставленными для свѣта стеклышками, деревянныхъ балкончика, выкрашенныхъ бѣлою краскою и походящихъ болѣе на полукруглыя будки. Съ этой стороны дворецъ огороженъ высокою и плотною каменною стѣною, изъ за которой виднѣются рѣдко растущія большія деревья. Въ передней сторонѣ этого дворца, которая обращена къ собору и представляетъ весьма узкую, сажени въ 4, стѣну, на верху нарисованъ въ большомъ размѣрѣ старый его хозяинъ, Великій Князь Олегъ (губерн. гербъ). Тутъ же, въ соединеніи съ каменнымъ заборомъ, сдѣланы ворота, которыя ведутъ къ крыльцу дворца, состоящему изъ широкой, построенной изъ дикаго камня, лѣстницы, которая ведетъ во второй этажъ, гдѣ устроены одни слишкомъ большія, а другія слишкомъ малыя и мрачныя комнаты. Все это, какъ и самое крыльцо, лѣстницы и другіе подъѣзды, носятъ на себѣ видимую печать старины. Домъ этотъ служитъ для помѣщенія мѣстнаго архіепископа. Время построенія этого терема съ достовѣрностію не извѣстно.



Теремъ вел. кн. Олега.

Тутъ же особенное вниманіе обращаетъ на себя огромный земляной валъ, который есть не что иное, какъ укрѣпленіе или оборона для защиты города отъ непріятельскихъ набѣговъ: онъ имѣетъ пять саженъ вышины и три ширины; построеніе его относится ко временамъ построенія самаго города.

Валъ этотъ тянется по западной сторонѣ Спасскаго монастыря. Съ сѣверной стороны онъ примыкаетъ къ рѣкѣ Лыбеди (озеро Карасево), а

съ южной къ рѣкѣ Трубежу; у подошвы его идетъ глубокій ровъ, наполненный водою» [1]).

Изъ другихъ достопримѣчательностей можно указать старинную церковь Бориса и Глѣба, построенную въ XII в., и при ней пирамидальный памятникъ на мѣстѣ погребенія Св. Василія, епископа рязанскаго, а также Успенскій соборъ и Троицкій мужской монастырь.



Рязань. Успенскій соборъ.

Въ Рязани родился и получилъ первоначальное образованіе поэтъ Я. П. Полонскій и служилъ управляющимъ казенною палатою и вице-губернаторомъ М. Е. Салтыковъ (Щедринъ). Домъ, въ которомъ онъ жилъ и написалъ свои знаменитые „Губернскіе очерки", находится на Астраханской ул. и принадлежитъ Морозову.

Ст. Рязань-пасс. является узловой съ Московско-Казанской ж. д. и пассажирское зданіе принадлежитъ этой послѣдней дорогѣ.

Въ 1 верстѣ отъ пассажирской станціи расположена ст. Рязань-тов. Ряз.-Ур. ж. д., отъ которой идетъ Окская вѣтвь, протяженіемъ 5½ верстъ, до станціи Рязань-Пристань, расположенной на берегу р. Оки. На этой

[1]) І. Ф. Диттель. „Святыня, древности и достопримѣчательности города Рязани". М. 1860, стр. 4 и 11.

послѣдней станціи устроены лѣсопильный и шпалопропиточный заводы; здѣсь же производится передача грузовъ на узкоколейную Рязанско-Владимірскую желѣзную дорогу.

Грузооборотъ станцій Рязань-тов. и Рязань-пристань составилъ въ среднемъ за три послѣднихъ года 6.855 тыс. пуд., изъ которыхъ приходится на отправленіе 3.161 тыс. пуд. и на прибытіе—3.694 тыс. пуд. Пассажировъ въ 1911 году отправлено около 79 тыс. человѣкъ.

На ст. Рязань-товарн. имѣется врачебный пріемный покой и два начальныхъ училища Ряз.-Ур. жел. дор., изъ нихъ мужское—двухклассное, съ 5-ти лѣтнимъ курсомъ обученія, на 200 учениковъ и женское одноклассное, съ 4-лѣтнимъ курсомъ обученія, на 100 ученицъ.

Стенькино. (13 вер. отъ Рязани, въ Рязанск. уѣздѣ). Станція до 1904 г. называлась „Пущино“, по имени лежащей въ 3 верстахъ отъ нея деревни Пущино, съ населеніемъ до 120 жителей. Современное названіе дано станціи по имени села Стенькина, находящагося въ 18 верстахъ.

Въ селѣ Стенькинѣ родился извѣстный хирургъ П. А. Дубовицкій, бывшій профессоромъ Казанскаго университета и президентомъ медико-хирургической академіи. П. А. Дубовицкій былъ выдающимся безкорыстнымъ служителемъ науки. Свое жалованье по должности профессора Казанскаго университета онъ жертвовалъ на учебныя пособія, а когда вышелъ въ 1852 году въ отставку, то назначенную ему пенсію пожертвовалъ на стипендіи въ медико-хирургической академіи, московскомъ и казанскомъ университетахъ. По иниціативѣ П. А. Дубовицкаго начали выходить «Записки по части врачебныхъ и естественныхъ наукъ», которыя онъ 7 лѣтъ редактировалъ.

Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи—деревни: Спасъ, Качево и Мордасово, съ населеніемъ отъ 100 до 200 человѣкъ; въ 3-хъ верстахъ, при дер. Дубровкѣ, экономія Гарднера, замѣчательная хорошимъ молочнымъ хозяйствомъ.

Окрестности станціи Стенькино служатъ дачнымъ мѣстомъ для жителей гор. Рязани.

Денежниково. (21 вер. отъ Рязани, въ Рязанск. уѣздѣ). До 1904 года станція называлась „Сергіево“ по имени лежащей въ 2 верстахъ Сергіевской слободы. Нынѣшнее названіе присвоено станціи по имени находящагося въ 7 вер. отъ нея хутора „Денежниково“. При станціи существуетъ торговый поселокъ съ бакалейными и мануфактурными лавками и небольшой мельницей, размалывающей хлѣбъ для мѣстнаго потребленія.

Въ разстояніи отъ ½ до 4 вер. лежатъ вокругъ станціи слѣдующія деревни и села: Ялтуново, Глядково, Ивкино, Павловская слободка, Затишье, Александровскіе выселки, Матвѣевка, Романцево и др.

При дер. Глядково, въ имѣніи агронома Б. Н. Натальина «Саменево», замѣчательномъ обширнымъ садоводствомъ, оранжереями, теплицами, питомниками и проч., существуетъ школа садоводовъ.

Въ 5 вер.—имѣніе «Реткино» П. Н. Коленда, площадью 740 дес. Хозяйство ведется при четырехъ и восьмипольныхъ сѣвооборотахъ, практикуется лѣсоразведеніе, имѣется фруктовый садъ и питомникъ, молочное стадо альгауской породы, сельскохозяйственная школа съ общежитіемъ и проч.

Въ имѣніи «Панферово» Д. Ф. Бѣляева — въ 6 вер. отъ станціи — обширный фруктовый садъ, занимающій 4 дес., и заводъ рысистыхъ лошадей.

Районъ станціи отличается значительнымъ развитіемъ садоводства, не только въ частновладѣльческихъ имѣніяхъ, но и у крестьянъ.

Около половины населенія окрестныхъ селъ и деревень живетъ отхожими промыслами; мужчины—штукатуры, маляры, кровельщики, плотники, печники и проч.; женщины — работаютъ на фабрикахъ, огородахъ и торфяныхъ болотахъ.

На 27 верстѣ перегона Денежниково — Шевцово, близъ деревни Ялино, находится самая большая на всей Рязанско-Козловской линіи каменная труба, имѣющая въ длину 33,50 саж., и отверстіемъ 2,80 саж., при высотѣ насыпи 9,19 саж.

Шевцово. (34 вер. отъ Рязани, въ Пронск. уѣздѣ). Станція близъ деревень—Шевцово (180 жит.) и Бовыкино (200 жит.); деревня Бовыкино, расположенная при самой станціи, стала мѣстнымъ торговымъ центромъ: здѣсь нѣсколько лавокъ съ мелочными и мануфактурными товарами, три лѣсныхъ склада и почтово-телеграфное отдѣленіе.

Въ 3 верстахъ—большое торговое село Гребнево, съ населеніемъ до 1.000 жит., еженедѣльными базарами и двумя ярмарками въ году. Въ такомъ же разстояніи—село Раки (400 жит.) и деревня Бутово, при которой имѣніе Г. И. Рябова, съ небольшимъ овцеводствомъ (метисы каракулевой породы). Въ 4 верстахъ село Букрино (1.000 жит.) и въ 5 верстахъ села: Рождество-Лѣсное и Дятлово. При с. Рождество-Лѣсное—залежи известковаго камня а при Дяловѣ—экономія Гириной съ большимъ фруктовымъ садомъ, занимающимъ 15 десятинъ.

Во всѣхъ деревняхъ, селахъ и экономіяхъ, окружающихъ станцію, значительно развито садоводство.

Въ 6 верстахъ отъ станціи, при с. Запольѣ, имѣющемъ до 500 жителей, имѣніе покойнаго П. С. Ванновскаго, провозгласившаго необходи-

мость «сердечнаго попеченія» объ учащейся молодежи и не побоявшагося сказать правду о студенческихъ волненіяхъ. П. С. Ванновскому не долго пришлось быть министромъ народнаго просвѣщенія, но его доброжелательность и безпристрастіе составили ему почетное имя въ Россіи.

Старожилово. (45 вер. отъ Рязани, въ Пронск. уѣздѣ). Станція въ 2 вер. отъ села Воронова, съ населеніемъ 800 душъ; здѣсь имѣніе В. В. Лохина, съ садомъ въ 10 дес. Въ 2½ вер.—имѣніе „Окулово“ А. П. Обезьянинова, съ садомъ въ 32 дес. и винокуреннымъ заводомъ. Въ 3 вер.—с. Чернобаево, съ 1200 жит.; при этомъ селѣ имѣнія П. И. Карновичъ и Г. Т. Разсказова, съ большими садами въ 7 и 15 десят. Въ 6 вер., при с. Ромоданово,—имѣніе Ф. К. Роосбергъ, съ винокуреннымъ заводомъ, и въ 8 вер., при с. Старожилово (1800 жит.),—имѣніе П. П. фонъ-Дервиза въ 250 дес., изъ которыхъ фруктовый садъ занимаетъ 50 десят. Въ недавнее время въ этомъ имѣніи было 2.780 дес. и оно было однимъ изъ самыхъ замѣчательныхъ по роскоши и благоустройству. Здѣсь существовалъ обширный и прекрасный конскій заводъ лучшихъ чистокровныхъ породъ, большое стадо молочнаго скота также лучшихъ породъ, практиковалось лѣсонасажденіе, была метеорологическая станція и проч. Все это уничтожено и остались въ имѣніи только хорошія постройки — молчаливые свидѣтели былого великолѣпія, но и тѣ въ запущеніи и упадкѣ.

Въ 12 верстахъ отъ станціи, при с. Истье, существовалъ до недавняго времени чугуноплавильный и желѣзодѣлательный заводъ, принадлежавшій къ самымъ старымъ заводамъ въ Россіи; начало ему положено при Петрѣ Великомъ, въ 1716 году; съ тѣхъ поръ, переходя отъ одного владѣльца къ другому, онъ достался въ 1842 году извѣстному библіографу С. Д. Полторацкому. Долгое время дѣятельность завода ограничивалась только небольшимъ производствомъ простыхъ чугунныхъ и желѣзныхъ издѣлій. При С. Д. Полторацкомъ, съ 1849 года, начали вводиться усовершенствованные способы фабрикаціи, для чего приглашены были изъ заграницы (Ахена) мастера, которые совершенно измѣнили весь ходъ дѣла. Заводъ работалъ на собственной рудѣ, добывавшейся въ полуверстѣ отъ завода, въ дачахъ села Залипяжья, на берегу р. Истьи [1]). Послѣ перехода завода отъ Полторацкаго къ другимъ владѣльцамъ, производство

---

[1]) М. Барановичъ. Рязанская губ., Спб., 1860 г., стр. 283. Описаніе рудныхъ залежей, см. въ книгѣ П. А. Земятченскаго, „Желѣзныя руды центральной части Европейской Россіи“, стр. 82—86 и 192.

сократилось. Въ 1897 году владѣвшее заводомъ общество русскаго рельсоваго производства, преобразовалось въ общество истьинскихъ металлургическихъ и механическихъ заводовъ, значительно увеличило капиталъ и на короткое время подняло производство до 417 тыс. руб., годового оборота. Однако, вслѣдъ затѣмъ наступилъ упадокъ, и дѣло ликвидировано; постройки завода разобраны, оборудованіе продано, добываніе руды прекратилось... Уничтоженъ заводъ, существовавшій около 200 лѣтъ... старое русское дѣло погибло...

Хрущево. (58 вер. отъ Рязани, въ Пронск. уѣздѣ). При станціи, вдоль большой дороги изъ Пронска въ Спасскъ, расположенъ поселокъ, населенный хлѣботорговцами, занимающимися ссыпкой подвозимаго сюда хлѣба; въ поселкѣ хлѣбные и лѣсные склады и паровая мельница А. А. Мягкова, съ шасталкой, отправляющая до 500 вагоновъ въ годъ ржаной обдирной муки и шастаннаго овса. Въ поселкѣ почтово-телеграфное отдѣленіе и сберегательная касса.

Въ 1911 г. со станціи Хрущево отправлено болѣе 22 тыс. пассажировъ и 655 т. п. грузовъ. Прибыло грузовъ 349 т. п. и 2624 гол. рогатаго скота; въ отправленіи преобладаетъ хлѣбъ въ зернѣ, мука, скотъ.

Въ 3-хъ вер. отъ станціи, при с. Большія Поляны, имѣніе А. Н. Ценина, площадью 900 дес., замѣчательное скотоводствомъ голландской и симментальской породъ (100 головъ), конскимъ заводомъ тяжеловозовъ породы першеронъ (75 головъ) и обширнымъ яблоневымъ садомъ, занимающимъ 25 десят.; въ имѣніи винокуренный заводъ, съ производствомъ до 40.000 ведеръ спирта въ годъ.

Въ 12 верстахъ, при селѣ Соха, имѣніе Ф. К. Роосбергъ, принадлежавшее прежде П. П. фонъ-Дервизу, площадью въ 2.712 десят.; хозяйство ведется при многопольныхъ сѣвооборотахъ и лучшихъ сортахъ злаковъ и корнеплодовъ. Лошади (свыше 200 гол.) полукровныя брабантскія, молочное стадо состоитъ изъ 300 полукровныхъ животныхъ ольденбургской породы. Овцы и свиньи лучшихъ породъ. Фруктовый садъ занимаетъ 26 десят. Насажденія — исключительно яблони: антоновка и апортъ. Практикуется лѣсонасажденіе, въ размѣрѣ 5 дес. ежегодно, по оврагамъ и неудобнымъ мѣстамъ. При имѣніи винокуренный заводъ, выкуривающій ежегодно до 5 милл. градусовъ спирта. При с. Соха находится Большесельская сельскохозяйственная школа.

Къ станціи тяготѣетъ находящееся въ 15 верстахъ, при р. Пронѣ, село Перевлѣсъ, бывшее до проведенія желѣзныхъ дорогъ значительной хлѣбной пристанью. Теперь въ Перевлѣсъ привозится по р.р. Окѣ и Пронѣ большое количество щепнаго товара, который доставляется отсюда на ст. Хрущево для отправки на югъ.

Въ 25 верстахъ лежитъ городъ Пронскъ, съ населеніемъ около 10.000 человѣкъ. Это одинъ изъ самыхъ старыхъ городовъ Россіи; впервые онъ упоминается въ лѣтописи въ 1146 году. Во второй половинѣ XII в. Пронскъ былъ столицею Пронскаго удѣльнаго княжества; долгое время, вплоть до 1630 г., онъ былъ укрѣпленнымъ пунктомъ; теперь въ Пронскѣ нѣтъ ни остатковъ крѣпости, ни другихъ слѣдовъ старины.

Чемодановка. (67 вер. отъ Рязани, въ Пронск. уѣздѣ). Станція въ 4-хъ верстахъ отъ с. Никитина, (до 1300 жит.), по имени котораго первоначально называлась. Въ Никитинѣ родился извѣстный русскій путешественникъ и географъ М. И. Венюковъ.

Въ поселкѣ при станціи ссыпается небольшое количество хлѣба, подвозимаго изъ ближайшихъ селъ.

Въ районѣ развито огородничество и садоводство и имѣются ломки известковаго камня.

Въ 12 верстахъ отъ станціи, при с. Колѣнцахъ (2.400 жит.), находится Колѣнская игольная фабрика. По времени основанія, фабрика эта первая въ Россіи. Начало ея положено еще въ 1716 году, но производство было далекимъ отъ совершенства и незначительнымъ по размѣрамъ. Иголки выдѣлывались ручнымъ способомъ. Переходя отъ одного владѣльца къ другому, фабрика въ 1842 г. досталась извѣстному библіографу С. Д. Полторацкому. При немъ, съ 1849 года, начались улучшенія; изъ заграницы (Ахена) вызваны были мастера, которые совершенно измѣнили систему производства иголъ, замѣнивъ ручную работу машинною. Улучшенію фабрики особенно содѣйствовалъ иностранецъ Сути, который, въ теченіе десятилѣтняго управленія, поставилъ фабрику на ряду съ лучшими заведеніями этого рода въ Европѣ [1]).

Биркино—полустанція (74 вер. отъ Рязани, въ Пронск. уѣздѣ). Въ прежнее время полустанція называлась „Филатово", по имени лежащаго въ $1^1/_2$ верст. села Филатова, съ населеніемъ около 1000 человѣкъ.

Въ районѣ полустанціи расположены села: Ухорь—въ 1 верстѣ, съ населеніемъ 500 челов., Юраково—въ 3-хъ вер.—3000 челов., деревня Быково—2000 чел. и владѣльческія экономіи: Настасьина, Биркина и Драшусова. Въ экономіяхъ развито молочное хозяйство, продукты котораго—молоко и сливки сбываются въ Москву, въ количествѣ до 10 тыс. пудовъ въ годъ.

---

[1]) М. Барановичъ. Рязанская губ., Спб., 1860 г., стр. 283.

Крестьянское населеніе прилегающей къ станціи мѣстности занимается, по большей части, табаководствомъ; сбытъ табаку производится въ селѣ Пехлецѣ, въ количествѣ 70 тыс. пуд. ежегодно.

Въ селѣ Филатово бываютъ два раза въ годъ ярмарки: 6 мая и 22 ноября (по одному дню), на которыхъ производится продажа и покупка сельскохозяйственныхъ принадлежностей, обуви, одежды и рогатаго скота.

При ст. Биркино имѣется садоводство Э. Э. Куленкампъ, производительность котораго выражается въ ежегодномъ сбытѣ до 70 тысячъ штукъ саженцевъ разнаго рода деревьевъ.

Кораблино. (84 вер. отъ Рязани, въ Ряжск. уѣздѣ). Станція при торговомъ селѣ Кораблино, съ населеніемъ болѣе 800 чел.

При станціи двѣ паровыя вальцовыя мельницы Т. И. Сѣрова и М. М. Тинякова, размалывающія въ общемъ до 1000 вагоновъ въ годъ.

Жители села Кораблина, кромѣ хлѣбопашества, занимаются въ обширныхъ размѣрахъ табаководствомъ. Сбывается табакъ на мѣстномъ табачномъ рынкѣ, въ селѣ Пехлецѣ, отстоящемъ въ 7 верстахъ отъ станціи Кораблино. Въ это село свозится большое количество табаку изъ окрестныхъ селеній и здѣсь онъ скупается представителями табачныхъ фабрикъ. Общее количество отправляемаго со станціи Кораблино табаку превышаетъ 350 тыс. пудовъ.

Въ с. Кораблинѣ бываютъ два раза въ недѣлю базары и одинъ разъ въ годъ, 8 сентября, ярмарка.

Годовой грузооборотъ ст. Кораблино достигаетъ 1.300 тыс. пуд., изъ которыхъ на отправленіе приходится около 1 милл. пуд. и на прибытіе около 300 тыс. пуд. Главные грузы—хлѣбъ и табакъ. Пассажировъ отправляется въ годъ болѣе 18 тыс. человѣкъ.

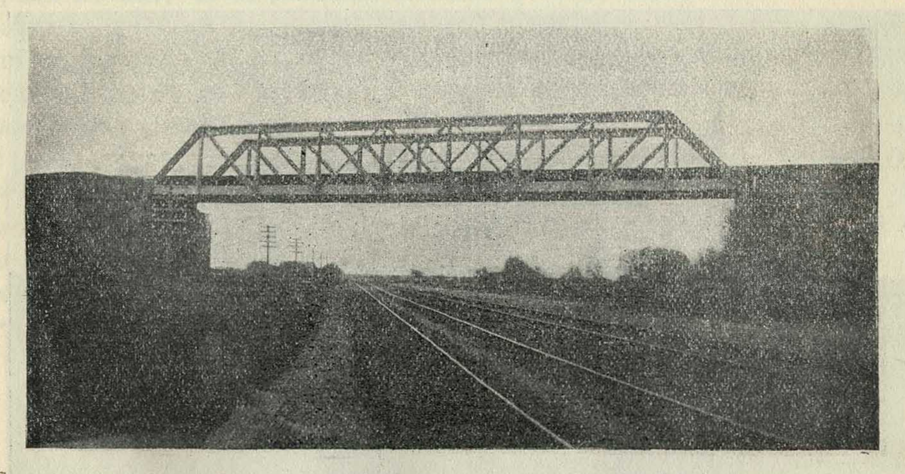
Подвислово—полустанція. (95 вер. отъ Рязани, въ Ряжск. уѣздѣ). Недалеко отъ полустанціи два крупныхъ села: Подвислово, съ населеніемъ 2950 челов., и Поплевина, съ населеніемъ 3100 человѣкъ. Въ окрестномъ районѣ значительно развито табаководство. Здѣсь собирается ежегодно около 100 тыс. пудовъ табаку, который вывозится на ближайшій табачный рынокъ—село Пехлецъ и отчасти сбывается на мѣстѣ пріѣзжающимъ сюда представителямъ табачныхъ фабрикантовъ.

Около половины мѣстнаго населенія занимается отхожимъ промысломъ.

До проведенія желѣзной дороги жители села Поплевина занимались своеобразнымъ промысломъ: «выручаніемъ проѣзжихъ». Промыселъ этотъ

возникъ по той причинѣ, что мимо села, по очень болотистой мѣстности, проходилъ большой астраханскій трактъ, на которомъ подводы и экипажи увязали въ грязи. Безъ услугъ поплевинцевъ обойтись было невозможно. Они, «выручая проѣзжихъ», сами выручали за это порядочный доходъ. Переѣздъ отъ с. Поплевины до с. Пехлеца, на протяженіи 14 верстъ, былъ самымъ затруднительнымъ на всемъ астраханскомъ трактѣ, въ особенности по гати, по обѣимъ сторонамъ моста черезъ р. Ранову, простиравшейся до 3 верстъ [1]). Село Пехлецъ замѣчательно тѣмъ, что здѣсь въ концѣ XVIII столѣтія извѣстный дѣятель просвѣщенія Н. И. Новиковъ имѣлъ свою типографію для печатанія масонскихъ книгъ [2]).

Ряжскъ. (109 вер. отъ Рязани). Городъ Ряжскъ выросъ послѣ проведенія Рязанско-Козловской и Ряжско-Моршанской желѣзныхъ дорогъ. Въ 1867 году Ряжскъ въ торговомъ отношеніи уступалъ даже селамъ. Ряжскіе купцы торговали тогда въ с. Ухоловѣ и Перевлесѣ, гдѣ была хлѣбная пристань. Но, вскорѣ послѣ постройки Рязанско-Козловской ж. д., торговля Ряжска, несмотря



Путепроводъ Сызр.-Рязанск. ж. д. въ Ряжскѣ.

на то, что въ немъ было немного капиталовъ, значительно оживилась, и Ряжскъ началъ отбивать торговлю у с. Ухолова, бывшаго издавна сильнымъ хлѣбнымъ рынкомъ [3]). Всѣхъ жителей въ Ряжскѣ было въ 1867 г. 2.845; по переписи 1897 года въ немъ оказалось 12.750 человѣкъ, а на 1 января 1910 г. значится

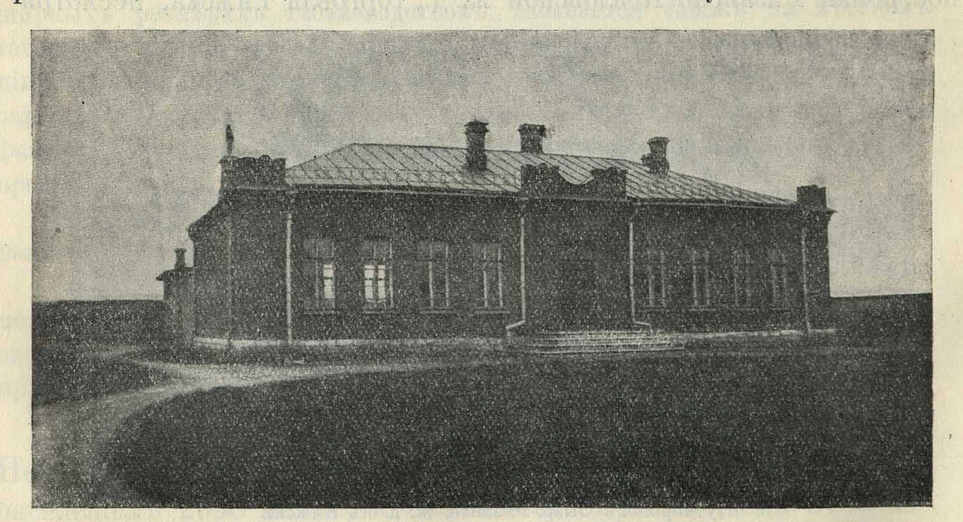
[1]) Барановичъ. Рязанская губ., Спб., 1860 г., стр. 74.

[2]) „Старые годы“, январь 1911 г., стр. 38.

[3]) В. Чаславскій. Хлѣбн. торг. въ центр. район. Росс., ч. I, стр. 60.

15.600 душъ. Теперь торговопромышленный оборотъ Ряжска превышаетъ 1.300.000 рублей въ годъ и изъ этой суммы около половины приходится на долю хлѣбной торговли. Въ Ряжскѣ два отдѣленія банковъ, 4 паровыя мельницы—бр. Сорокиныхъ, П. П. Ушакова, бр. Чиликиныхъ, И. А. Давыдова, 10 шасталокъ и два мыловаренныхъ завода.

Въ историческомъ отношеніи Ряжскъ извѣстенъ, какъ довольно древній городъ. Возникъ онъ въ XVI вѣкѣ, на переволокѣ между рѣками Хуптою и Рясою, служившими тогда путями сообщенія, и имѣлъ значеніе укрѣпленнаго пункта. Слѣды окружавшихъ городъ валовъ сохранились до сихъ поръ на мысу, образуемомъ глубокимъ оврагомъ и пересѣкающею городъ рѣкою Хуптой. Время основанія Ряжска неизвѣстно, но онъ упоминается въ актахъ въ 1571 году. Въ 1607 году Ряжскъ былъ резиденціей воеводы Плещеева, а въ 1676 году въ немъ нахо-



Общежитіе для учениковъ желѣзнодор. училища въ Ряжскѣ.

дился въ ссылкѣ братъ вдовствующей царицы Иванъ Кирилловичъ Нарышкинъ. Уѣзднымъ городомъ Ряжскъ сталъ въ 1778 году. Академикъ Фалькъ, посѣтившій Ряжскъ въ 1769 году, записалъ о немъ: „городъ худо выстроенъ. Въ числѣ жителей находилось 189 купцовъ. Здѣсь занимаются только земледѣліемъ“ [1]). По мнѣ-

[1]) Полное собраніе ученыхъ путешествій по Россіи, т. 6, стр. 24.

нію историка-археолога И. Е. Забѣлина, городъ получилъ названіе отъ рѣкъ Рясъ, по имени которыхъ названо и Рясское поле, гдѣ онъ построенъ и потому правильное названіе города Рясскъ.

Мнѣніе это подтверждается писцовыми книгами XVI вѣка, въ которыхъ городъ называется Ряской [1]).

Переволока изъ Оки въ Донъ, на которой возникъ Ряжскъ, существовала еще въ 1502 году, когда московскій государь Иванъ Васильевичъ, отпуская изъ Москвы турецкаго посла, приказывалъ Рязанской княгинѣ Аннѣ проводить посла по своей землѣ: „отпустилъ я судномъ, писалъ онъ, посла Турецкаго до Старой Рязани, а отъ Старой Рязани ѣхать ему Пронею вверхъ, а изъ Прони къ Пранову (нынѣ р. Ранова), а изъ Прановой Хуптою вверхъ до переволоки, до Рясскаго поля. Переволокою Рясскимъ полемъ до рѣки до Рясы", текущей въ Воронежъ [2]).

Базары въ Ряжскѣ бываютъ два раза въ недѣлю. Ярмарки: въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, 10-ти дневная, начиная съ 2-го числа, торговля заключается въ покупкѣ и продажѣ лошадей и рогатаго скота; 15-го и 29-го августа, по два дня, торговля преимущественно—съѣстными продуктами, овощами, фруктами, разными мелкими сельскохозяйственными принадлежностями и частью скотомъ.

На станціи Ряжскъ — оборотное депо, съ паровознымъ зданіемъ на 9 стойлъ, газовый заводъ, выработывающій газъ изъ нефтяныхъ остатковъ для освѣщенія станціи, и элеваторъ, вмѣстимостью 300 тыс. пуд., работающій преимущественно овсомъ. Дѣятельность элеватора за 5-лѣтній періодъ съ 1901 по 1906 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годъ поступленія.	Поступило.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разнаго хлѣба.	
1906	8.856	139.809	236.683	603	385.951
1907	—	126.307	321.116	—	447.423
1908	—	25.387	154.713	1.194	181.294
1909	—	66.182	280.005	—	346.187
1910	888	75.680	178.093	10.266	264.927
Всего . . .	9.744	433.365	1.170.610	12.063	1.625.782

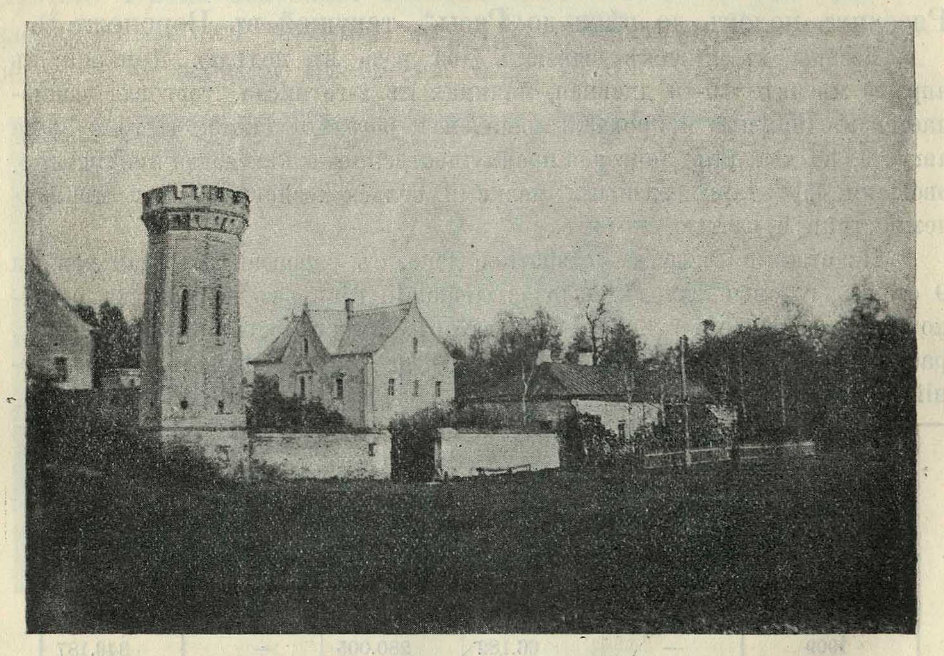
[1]) Писцовыя книги Рязанскаго края, Рязань, 1898 г., вып. I, стр. 92–93.

[2]) И. Забѣлинъ. Исторія русской жизни съ древнѣйшихъ временъ, Москва, 1876 г., т. I-й, стр. 180 и 181.

Въ 1911 г. со ст. Ряжскъ отправлено около 120 тыс. пассажировъ и 1.491 тыс. пуд. грузовъ. Прибыло грузовъ 1.243 т. пуд. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука ржаная, рогатый скотъ, лукъ рѣпчатый, овощи, сѣно, табакъ-махорка и въ прибытіи—хлѣбъ въ зернѣ, мука пшеничная, нефть, керосинъ, лѣсные матеріалы, соль, сахаръ, спиртъ, масло растительное, рыба и др.

На станціи церковь и два начальныхъ училища для дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ: мужское на 200 челов. и женское на 90 челов.

Шереметьево. (123 вер. отъ Рязани, въ Раненбург. уѣздѣ). Полустанція въ 6 вер. отъ села Шереметьева и въ 7 верстахъ отъ села Свинушки, имѣющаго до 3000 жителей. Вблизи с. Свинушки есть признаки каменноугольнаго мѣсторожденія. При обоихъ этихъ селахъ, на р. Хуптѣ, находятся водяныя мельницы; въ 6 верстахъ отъ полустанціи, при деревнѣ Большая Алешня,—



Имѣніе статсъ-секретаря А. С. Ермолова.

имѣніе статсъ-секретаря А. С. Ермолова, бывшаго министра Земледѣлія и Государственныхъ имуществъ, замѣчательное скотоводствомъ, овцеводствомъ и, въ особенности, опытнымъ полемъ, о которомъ А. С. Ермоловымъ выпущена особая брошюра: *„Очеркъ дѣятельности опытнаго поля въ имѣніи Большая Алешня,*

Рязанской губ., Ряжскаго уѣзда“ (114 стр.), заключающая много практическихъ выводовъ и совѣтовъ.

Александроневская. (134 вер. отъ Рязани, въ Раненбург. уѣздѣ). Станція близъ большого торговаго села Якимца, съ населеніемъ 1200 человѣкъ. Село это лежитъ при р. Хуптѣ и замѣчательно ярмаркой, имѣющей большое значеніе для торга лошадьми. Ярмарка эта одна изъ древнѣйшихъ, она въ старину связывалась съ праздникомъ Ярилы [1]) и должна быть отнесена къ временамъ глубокой языческой древности; возникла она благодаря положенію Якимца посреди волока между р. Хуптою и Рясою. Торгъ этотъ имѣлъ значеніе не только какъ конская ярмарка; онъ служилъ для обмѣна товаровъ съ сосѣдними инородцами, сначала хазарами,



Разработка колчедана Николаева при ст. Александроневской.

потомъ половцами и, наконецъ, татарами, а также для взаимнаго обмѣна и выкупа плѣнныхъ изъ рабства. На такіе торги, въ установленные дни, пріѣзжали не только татарскіе мурзы и царевичи, но и „рязанскіе князья и княгини съ ихъ чадами и домочадцами“ [2]).

Со времени открытія Рязанско-Козловской ж. д. и до 1890 г. станція Александроневская называлась Раненбургомъ. На нее доставлялся тогда для отправки хлѣбъ изъ Раненбурга, который не былъ еще соединенъ рельсовымъ путемъ.

Въ поселкѣ при станціи (съ населеніемъ 800 челов.), соединенномъ

---

[1]) Въ замѣткахъ о земляхъ рязанскихъ М. Макарова (Чт. въ Общ. Истор. и древ. Росс. 1846 г. № 1, стр. 25), о Якимцѣ сказано: „тутъ годовой торжекъ въ честь Ярилы. Этого же Ярила чествуютъ и въ Тамбовскомъ городкѣ Кирсановѣ“.

[2]) В. П. Семеновъ. Россія, т. 2, стр. 364.

со станціей особой вѣтвью, производится ссыпка хлѣба въ очень большихъ размѣрахъ.

Тутъ же идетъ и переработка его на мельницахъ и шасталкахъ: П. В. Корякина, Г. Ф. Ромадина, И. М. Прохорова, А. В. Прохоровой и др.

На станціи имѣются желѣзнодорожные склады для хлѣба на 300 вагоновъ и частный складъ П. В. Корякина.

Въ 1911 г. со станціи Александроневская отправлено болѣе 18 тыс. пассажировъ и 2.074 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 708 т. п. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука, колчеданъ, каменноугольная зола, табакъ, скотъ; въ прибытіи—мануфактура, нефтяные продукты, лѣсные матеріалы и др.



Церковь въ с. Спасскомъ, гдѣ похороненъ М. Д. Скобелевъ и его родители.

Въ разстояніи $1^1/_2$ верст. отъ станціи добывается сѣрный колчеданъ и каменный уголь московскимъ торговымъ домомъ И. К. Николаева. Другая шахта—А. Г. Голубенцева, въ настоящее время разрабатывается.

Въ 6 верстахъ отъ станціи, при с. Ново-Архангельскомъ, имѣніе А. Д. Шумахера, замѣчательное скотоводствомъ, коневодствомъ, овцеводствомъ и свиноводствомъ. Рогатый скотъ голландской породы 132 гол., лошади арденскія и клейдесдальскія — 110 головъ, овцы оксфордширдоунскія и свиньи—іоркширы.

Въ 20 верстахъ отъ станціи Александроневская, въ предѣлахъ Ряжскаго и Козловскаго уѣздовъ, находятся имѣнія кн. Н. Д. Бѣ-

лосельской-Бѣлозерской: „Спасское“, „Михалково“. „Ивановское“ и „Скобелевское“. Владѣлица этихъ имѣній родная сестра М. Д. Скобелева, стяжавшаго себѣ обширную популярность и ставшаго народнымъ героемъ подъ именемъ „бѣлаго генерала“. Въ имѣніи „Спасскомъ“ М. Д. Скобелевъ родился, здѣсь же онъ и похороненъ.

Въ хозяйственномъ отношеніи имѣнія кн. Бѣлосельской-Бѣлозерской замѣчательны улучшеннымъ зерновымъ хозяйствомъ и травосѣяніемъ, конскимъ заводомъ рысистыхъ, арденскихъ и першеронскихъ породъ, молочнымъ скотомъ голландской породы, испанскими овцами и большимъ яблоневымъ садомъ, занимающимъ 8 десятинъ.

Зимарово—полуст. (145 вер. отъ Рязани, въ Раненбургск. уѣздѣ)—при селѣ Зимарово и дер. Рясы, расположенныхъ на р. Становой Рясѣ и имѣющихъ до 2500 жит.

Здѣсь имѣніе князей Волконскихъ, съ заводомъ призовыхъ и рабочихъ лошадей и молочной фермой. Въ церкви села Зимарова находится чудотворная икона Боголюбской Божіей Матери, на поклоненіе которой стекается масса богомольцевъ.

Линія Смоленскъ—Раненбургъ.

По этой линіи лежитъ много историческихъ мѣстъ: сѣдыя и когда-то грозныя стѣны Смоленска, построенныя Борисомъ Годуновымъ; Брынскіе лѣса, создавшіе причудливую эпопею повѣрій, легендъ и народныхъ сказокъ; „злой городъ“ Козельскъ, показавшій Батыю образецъ русской стойкости за свободу; знаменитое Куликово Поле, рѣшившее участь монгольскаго ига надъ Россіей; родина творца русской музыки М. И. Глинки; родина поэта В. А. Жуковскаго, и мѣсто кончины великаго писателя земли русской графа Льва Николаевича Толстого.

Изъ области современной практической дѣятельности заслуживаютъ вниманія разбросанныя оазисами на всемъ протяженіи района линіи имѣнія, замѣчательныя многопольными сѣвооборотами, травосѣяніемъ, улучшенными злаками и корнеплодами, стадами породистаго скота, коневодствомъ, лѣсоразведеніемъ, обширными фруктовыми садами, пчеловодствомъ и проч.; во многихъ изъ этихъ имѣній существуютъ винокуренные и крахмальные

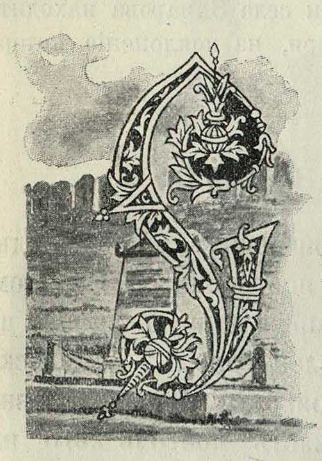
заводы, маслодѣльни и сыроварни, лѣсопильные заводы; въ одномъ имѣніи есть фабрика для переработки дерева на оберточную бумагу и картонъ и въ другомъ—стекольный заводъ.

Развитое садоводство создало здѣсь переработку фруктовъ и бѣлевская яблочная пастила получила обширную извѣстность.

Кромѣ земледѣлія, составляющаго основное занятіе массы народа, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ лѣсной части района дороги идетъ въ довольно широкихъ размѣрахъ обработка лыка и тканье рогожъ; выдѣлывается древесный (метиловый) спиртъ, уксусный порошокъ (уксусно-кислая известь) и древесный уголь; развиты кустарные древодѣльные и гончарный промыслы.

Если у Смоленска нѣтъ уже историческаго будущаго, то онъ имѣетъ такое великое прошлое, которое само по себѣ достойно жить въ будущихъ вѣкахъ.

В. М. Вороновскій.



моленскъ. Торговое значеніе Смоленска возникло и опредѣлилось задолго до основанія русскаго государства [1]). Расположенный на верхнемъ теченіи Днѣпра, составлявшаго главную часть пути „изъ Варягъ въ Греки“, Смоленскъ скоро разроссся, разбогатѣлъ, сдѣлался самымъ значительнымъ среди сосѣднихъ городовъ и получилъ надъ ними главенство, ставъ центромъ обширной „Смоленской земли“. Уже въ IX вѣкѣ могущество Смоленска было настолько большимъ, что Аскольдъ и Диръ, плывя въ 865 году по Днѣпру на югъ, не рѣшились взять городъ, „зане, какъ говоритъ лѣтопись, градъ великъ и многъ людьми“. Смоленскъ служилъ узломъ, въ который стягивались товары разныхъ странъ; но, главнымъ образомъ, въ немъ проис-

---

[1]) О Смоленскѣ начальная наша лѣтопись упоминаетъ, какъ о городѣ, существовавшемъ съ незапамятнаго времени. (Д. Я. Самоквасовъ. Древніе города Россіи, Спб., 1873 г., стр. 141).

ходилъ обмѣнъ товаровъ, съ одной стороны, подвозившихся изъ верховьевъ Днѣпра, Волги и изъ Камской Болгаріи и, съ другой,— тянувшихся съ юга отъ Кіева, изъ Руси, Половецкой земли, Византіи и земли Угорской. Издавна Смоленскъ велъ торговлю съ новгородцами, которые были обычные его „гости", а впослѣдствіи у Смолянъ установились торговыя связи съ нѣмцами и литовцами [1]).

Въ началѣ XIII вѣка Смоленскъ имѣлъ уже 40 тыс. жителей, 10 каменныхъ храмовъ, княжескіе терема и множество гостинныхъ дворовъ и лавокъ. Благодаря живому общенію съ Византіей, а съ XIII вѣка и съ Западной Европой, Смоленскъ издавна стоялъ на высокомъ уровнѣ умственнаго развитія и въ стѣнахъ его монастырей создалась цѣлая литературно-просвѣтительная школа [2]). Упадокъ Смоленска начался съ XIII вѣка подъ вліяніемъ цѣлаго ряда неблагопріятныхъ событій и обстоятельствъ экономической и политической жизни, но самою важною причиною этого упадка, несомнѣнно, было возраставшее могущество Московскаго государства, которое постепенно подчиняло себѣ сосѣднія области и не могло оставить безъ вниманія такой важный пограничный пунктъ, какимъ являлся Смоленскъ. Литва и Польша также стремились владѣть Смоленскомъ, основательно считая его ключемъ враждебной Москвы, и въ результатѣ на Смоленскъ выпадали удары съ двухъ сторонъ — съ востока и запада. Подъ вліяніемъ этихъ ударовъ и, можетъ быть, еще больше подъ вліяніемъ измѣнившагося хода международной торговли, которою жилъ Смоленскъ, значеніе его сокращалось. Но до 1812 года, по словамъ мѣстнаго историка П. Никитина, Смоленскъ велъ еще сравнительно большую торговлю; упала она окончательно послѣ отечественной войны [3]).

Отъ погрома 1812 г. Смоленскъ поправлялся крайне медленно. Въ 1862 г. населеніе его состояло изъ 21.360 человѣкъ, купеческихъ и торговыхъ свидѣтельствъ взято было 99, фабрикъ и заводовъ существовало 52.

---

[1]) С. И. Писаревъ. Смоленскъ и его исторія, 1894 г., стр. 30. И. И. Орловскій. Смоленская стѣна, 1903 г., стр. 3.

[2]) В. М. Вороновскій. Отечеств. война въ пред. Смолен. губ., стр. 38.

[3]) П. Никитинъ. Исторія Смоленска, стр. 303.

Послѣ проведенія желѣзныхъ дорогъ Смоленскъ началъ оживляться. Въ 1881 г. въ немъ было 27.762 жителей, изъ нихъ 608 купцовъ. Въ 1890 г. жителей считалось 37.741 чел., по переписи 1897 г. оказалось 46.889 человѣкъ, а на 1 января 1910 г. числилось 59.000.

Смоленскъ расположенъ по обоимъ берегамъ Днѣпра въ чрезвычайно живописной мѣстности. Окрестности его прямо поражаютъ обиліемъ и разнообразіемъ красивыхъ видовъ съ глубокой, заманчивой перспективой [1]).



Видъ пылавшаго Заднѣпровья 7 августа 1812 г.
(съ рис. худож. Faber du Faur).

Въ Смоленскѣ два историко-археологическихъ музея: городской и княгини М. К. Тенишевой, въ которыхъ собрано много замѣчательныхъ древностей.

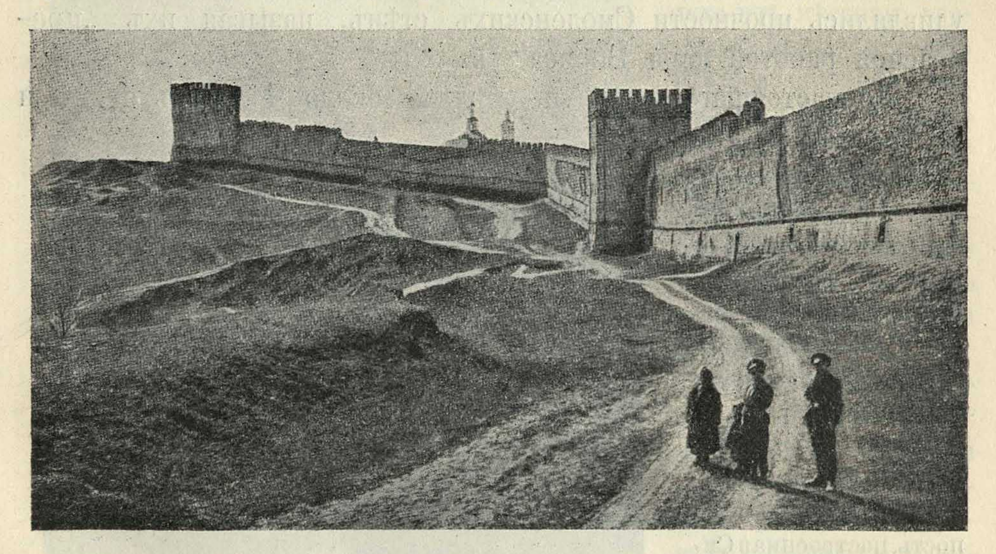
Изъ числа храмовъ замѣчателенъ Успенскій соборъ, въ которомъ хранится икона Божьей Матери, написанная, по преданію, евангелистомъ Лукою и серебряное евангеліе въ $2^1/_2$ пуда вѣсомъ, напечатанное въ 1689 году.

---

[1]) В. М. Вороновскій. Отечеств. война въ предѣл. Смолен. губ., стр. 30.

Главнымъ историческимъ памятникомъ Смоленска являются городскія стѣны. „Это та скрижаль уже съ истлѣвающими письменами, къ сожалѣнію небрежно содержимая и разрушающаяся, на которой кровавыми красками написана послѣдующая исторія города и самые тяжелые эпизоды жизни всей русской земли и ея народа въ 1612 и 1812 годахъ. На Смоленскихъ стѣнахъ, читая исторію города, читаемъ и самыя яркія и знаменательныя страницы отечественной исторіи“ [1]).

Смоленская стѣна построена въ 1596—1600 годахъ Борисомъ Годуновымъ, который гордился своимъ твореніемъ и говорилъ про него: «построилъ я такую красоту неизглаголенную, что подобной ей уже



Смоленскія стѣны.

нѣтъ во всей поднебесной. Однѣхъ башенъ на стѣнѣ 36, и по верху ея свободно поѣзжай хоть на тройкѣ. Какъ на сытой, толстой боярынѣ красовито лежитъ аксамитное многоцѣнное ожерелье, прибавляя ей красоты и горделивости, такъ Смоленская стѣна стала теперь ожерельемъ всей Руси православной, драгоцѣнностью на зависть враговъ и на гордость Московскаго государства».

Кирпичъ, изъ котораго сложена стѣна, по словамъ Смоленскаго историка П. Никитина [2]), такъ твердъ и хорошъ, что

[1]) Живописная Россія, т. III, ч. 2, стр. 461.
[2]) П. Никитинъ. Исторія гор. Смоленска, стр. 127.

многіе опыты сдѣлать подобный въ наше время оказались неуспѣшными. Стѣна, на пространствѣ 5 вер. и 80 саж. съ 36 башнями, бойницами и зубцами, въ 2 ряда, вышиною въ 7, толщиною въ $2^1/_2$ саж., построена была въ 4 года, несмотря на то, что известковый камень, изъ котораго сдѣлано основаніе стѣнъ и башенъ до пояса въ сажень вышиною, привозили изъ г. Старицы за 342 версты отъ Смоленска, а известь жгли въ с. Верховьѣ Бѣльскаго уѣзда за 200 верстъ отъ Смоленска [1]). Стѣна эта по своей прочности и красотѣ представлялась чудомъ искусства своего времени. Она выдержала рядъ непріятельскихъ нападеній и послѣ двухъ сотъ лѣтъ существованія, французы въ 1812 году удивлялись прочности Смоленскихъ стѣнъ, называя ихъ „прекрасной работой царя Бориса“ [2]).

До настоящаго времени уцѣлѣло около 4 верстъ стѣны и 16 башенъ.



Памятникъ 1812 года.

Кромѣ стѣны, сохранились остатки *городского вала*, уцѣлѣвшаго въ юго-восточной сторонѣ города, гдѣ были Ельнинскія ворота, и въ Лопатинскомъ саду по ту и другую сторону Копытецкихъ воротъ.

Королевская крѣпость, построенная Сигизмундомъ III, или «цитадель», находившаяся въ запущенномъ видѣ, превращена въ 1874 году губернаторомъ А. Г. Лопатинымъ въ Лопатинскій садъ. Въ одномъ изъ склеповъ Королевской крѣпости при Петрѣ, въ 1708 году, содержа-

[1]) И. И. Орловскій, въ своемъ изслѣдованіи „Смоленская стѣна“, утверждаетъ, что стѣна эта строилась, по крайней мѣрѣ, въ теченіе 15 лѣтъ и окончена въ 1602 году.

[2]) В. М. Вороновскій. Отечеств. война въ предѣл. Смолен. губ., стр. 52—53.

лись и пытаны Кочубей и Искра; здѣсь же въ 1743 г. былъ заключенъ маленькій императоръ Іоаннъ Антоновичъ, увезенный изъ Раненбурга монахомъ и задержанный въ Смоленскѣ [1]).

Въ Смоленскѣ находятся:

Памятникъ отечественной войны 1812 г., отлитый изъ чугуна, вышиною 8 саж. и 2 арш. Изготовленъ онъ на С.-Петербургскомъ Александровскомъ литейномъ заводѣ, присланъ въ Смоленскъ 19 Апрѣля 1835 г., открытъ же 5 Ноября 1841 г.

Памятникъ «подполковнику Павлу Энгельгардту, разстрѣлянному французами въ 1812 году за вѣрность и любовь къ отечеству».



Памятникъ М. И. Глинкѣ въ г. Смоленскѣ.

Памятникъ М. И. Глинкѣ, открытый 20 мая 1885 г. Ступени памятника изъ мѣстнаго чернаго гранита, пьедесталъ изъ кіевскаго лабрадора. Фигура Глинки отлита изъ бронзы по проекту скульптора Бока. Памятникъ окружаетъ рѣшетка художественной работы, изображающая собою ноты изъ произведеній композитора.

На памятникѣ надпись: «Глинкѣ—Россія»; на другой сторонѣ годы рожденія и смерти композитора; по бокамъ названія главныхъ произведеній: «Жизнь за царя», «Русланъ и Людмила», «Камаринская» и др.

Товарная станція Смоленскъ Рязанско-Уральской ж. д. расположена въ „Заднѣпровьѣ“; пассажирская станція у Рязанско-Уральской ж. д. общая съ Риго-Орловской ж. д.; кромѣ того, имѣется въ городѣ особая „городская станція“.

Въ 1911 г. со ст. Смоленскъ отправлено болѣе 37 тыс. пассажировъ и 402 т. п. грузовъ; прибыло грузовъ 1.019 т. п. Преобладали въ

[1]) И. И. Орловскій. Достопримѣчательности Смоленска. 1906 г., стр. 48.

отправленіи: пиво, мука, крупа, соль, бакалейный и кондитерскій товаръ, масло, керосинъ, и въ прибытіи—соль, хлѣбъ, керосинъ, лѣсные матеріалы, рогатый скотъ, лошади, рыбные грузы.

Близъ товарной станціи находятся двѣ паровыя мельницы: Малеваго и товарищества Розенблюмъ и Элькиндъ, маслобойный заводъ Дѣвкина, чугунно-литейный заводъ Гофмана, катушечная фабрика Гергарди и три пивоваренныхъ завода акціонернаго общества Ефременкова и Мачульскаго, 6 кожевенныхъ заводовъ, 10 кирпичныхъ, 2 кафельныхъ, 9 экипажныхъ и проч., съ общей годовой производительностью въ $1^1/_2$ милл. руб. Базары въ городѣ два раза въ недѣлю, по средамъ и субботамъ: на нижней торговой площади за Днѣпромъ и на Молоховской площади. Ярмарокъ двѣ: Никольская съ 6 декабря по 6 января и Вознесенская, начинающаяся наканунѣ Вознесенія. Обороты ярмарокъ небольшіе.

Городъ славился ранѣе приготовленіемъ «смоленскихъ конфектъ» (залитые сахаромъ фрукты), но это производство упало; выходитъ изъ употребленія и прославленная «смоленская крупа», приготовляемая на ручныхъ жерновахъ изъ гречневой крупы и похожая на манную крупу.

При бойняхъ въ Смоленскѣ существуетъ альбуминный заводъ; есть въ Смоленскѣ двѣ отличныя пасѣки, ведущія дѣло пчеловодства по современнымъ научнымъ пріемамъ.

Въ городѣ болѣе десятка среднихъ учебныхъ заведеній: два реальныхъ училища, три классическихъ гимназіи, изъ которыхъ одна казенная и двѣ частныя, четыре женскія гимназіи (двѣ казенныя и двѣ частныя), коммерческое училище, торговая школа, духовная семинарія и др. Банковыхъ и кредитныхъ учрежденій также болѣе десяти.

Строгань. (6 вер. отъ Смоленска, въ Смоленск. уѣздѣ). Названа станція по имени протекающей возлѣ нея небольшой рѣчки Строганки, впадающей въ р. Днѣпръ въ 200 саж. отъ станціи. До постройки желѣзной дороги на мѣстѣ станціи было болото, которое пришлось засыпать. Теперь при станціи образовался поселокъ, съ населеніемъ до 2000 чел. Окрестности станціи холмисты, покрыты лѣсомъ и весьма живописны.

Возлѣ Строгани и лежащей недалеко отъ нея дер. Валутиной Горы произошелъ 7 августа 1812 года горячій бой съ войсками Наполеона, старавшимися захватить московскую дорогу и разъединить русскія арміи. Благодаря мужеству отряда Тучкова это намѣреніе французовъ не удалось, и наши арміи были спа-

сены [1]). Мѣстность битвы прорѣзана небольшими рѣчками: Колодней, Волченкой и Строганью, которыя пересѣкаютъ москов-



Между Смоленскомъ и Валутиной горой 7 августа 1812 г.
(съ рис. худож. Faber du Faur).

скую дорогу почти подъ прямымъ угломъ, сливаются вмѣстѣ и впадаютъ въ Днѣпръ. Лѣвые нагорные берега этихъ рѣчекъ образуютъ рядъ параллельныхъ гребней [2]).

Отъ Строгани устроена особая вѣтвь до лежащей въ 100 саж. ст. Колодня Московско-Брестской ж. д. для передачи грузовъ съ Рязанско-Уральской ж. д. на Московско-Брестскую и обратно. Въ Строгани основное депо на 13 стойлъ, малыя мастерскія, желѣзнодорожная 2-классная школа и амбулаторія. Въ 3 вер. за Строганью, по направленію къ Смоленску, Данково-Смоленская линія пересѣкаетъ Риго-Орловскую ж. д. желѣзнымъ путепроводомъ.

Въ окрестностяхъ станціи находятся экономіи: Левыкина, Гурко и кн. Щербатова.

Въ имѣніи Левыкина лѣсопильный заводъ, дающій для отправки до 200 ваг. лѣсныхъ матеріаловъ въ годъ.

---

[1]) И. И. Орловскій. Достопамятности Смоленска. 1906 г., стр. 77.

[2]) В. М. Вороновскій. Отеч. война въ пред. Смол. губ., стр. 144.

Конецъ—полуст. (21 вер. отъ Смоленска, въ Смоленск. уѣздѣ). Полустанція возлѣ дер. Конца, отъ которой получила названіе. Вблизи расположены деревни: Гололобово, Федорово, Сухоруково, Горюлино и Вяньково, съ общимъ числомъ населенія до 2000 чел. Окрестности полустанціи холмисты и въ 2 вер. къ югу отъ нея лежитъ довольно высокая гора. Волнообразная поверхность, съ значительнымъ количествомъ лѣсной растительности, придаетъ этой мѣстности живописный видъ. Въ 2 вер. отъ полустанціи протекаетъ рѣка Малый Вопецъ, которую рельсовый путь пересѣкаетъ желѣзнымъ мостомъ, отверстіемъ 7 саж.

Дѣятельность полустанціи весьма слабая; въ отправленіи и прибытіи преобладаютъ мелочныя отправки, а небольшое количество пассажировъ бываетъ только въ базарные дни въ Смоленскѣ.

На такую дѣятельность полустанціи вліяетъ расположенная въ 3 вер. отъ нея ст. Духовская Московско-Брестской ж. д., чрезъ посредство которой совершается почти все грузовое и пассажирское движеніе данной мѣстности.

Приднѣпровская. (31 вер. отъ Смоленска, въ Смоленск. уѣздѣ). Станція въ 1/2 верстѣ отъ деревни Вернибесова, при р. Днѣпрѣ, чрезъ который сооруженъ желѣзный мостъ, отверстіемъ 60 саж., на каменныхъ опорахъ.

Вблизи станціи расположены деревни: Чуи, Залужье и Гнѣвшино, изъ которыхъ около половины населенія уходитъ въ отхожіе промыслы.

Прилегающая къ станціи пойма р. Днѣпра даетъ большое количество сѣна, часть котораго отправляется отсюда въ Ригу.

Въ 4 вер.—село Тюшино, при которомъ имѣніе В. И. Некрасова, съ винокуреннымъ заводомъ, вырабатывающимъ спиртъ изъ картофеля. Хозяйство въ имѣніи ведется при пятипольныхъ сѣвооборотахъ. Въ имѣніи старинная деревянная церковь съ каменной колокольней, построенная около 500 лѣтъ назадъ.

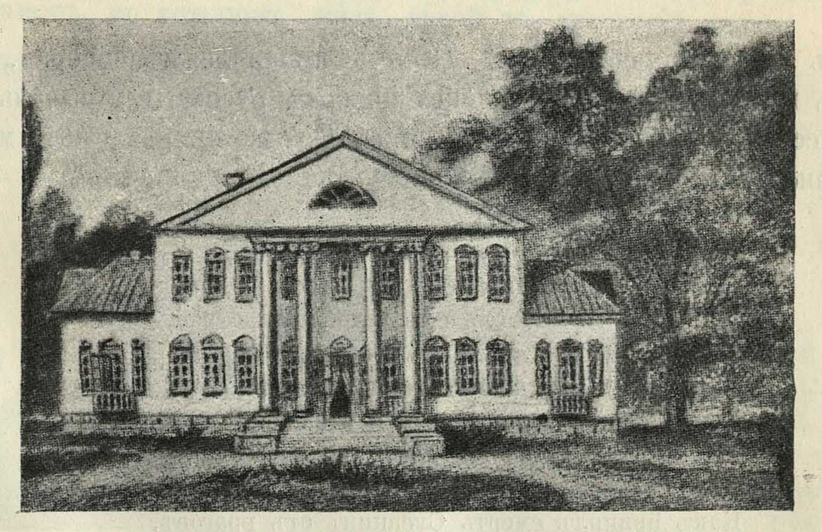
Въ 10 вер. расположено имѣніе «Морево» наслѣдн. А. И. Герна, площадью 1.473 дес. Сѣвообороты въ имѣніи пятипольные, съ улучшеннымъ зерновымъ хозяйствомъ. Здѣсь разводится рожь-шампанская, овесъ-французскій, ячмень-четырехрядный, картофель-императоръ рихтера, клеверъ-красный. Молочное стадо (до 100 гол.) чистокровной голландской породы и помѣсь съ мѣстной. Молоко перерабатывается на сыръ (швейцарскій) и масло. Въ имѣніи сыроваренный заводъ и паровая мельница.

Добромино. (44 вер. отъ Смоленска, въ Ельнинск. уѣздѣ). Станція $1^1/_2$ верст. отъ сельца Добромина; возлѣ станціи образовался поселокъ, получившій уже значеніе торговаго пункта.

Районъ станціи изобилуетъ лѣсами, почему въ отправкѣ преобладаютъ лѣсъ и дрова. На станціи — лѣсной складъ Левыкина, имѣющаго въ 7 вер., при с. Кучеровѣ, лѣсопильный заводъ, сыроварню и маслодѣльню. Другая маслодѣльня находится въ дер. Шилово, въ 5 вер. отъ станціи.

Глинка. (56 вер. отъ Смоленска, въ Ельнинск. уѣздѣ). Станція при деревнѣ Совкино, по имени которой первоначально называлась.

Въ концѣ 1906 года Августѣйшій Предсѣдатель комиссіи по сооруженію въ С.-Петербургѣ памятника М. И. Глинкѣ, великій князь Константинъ Константиновичъ, сообщилъ Министру Путей Сообщенія о желательности увѣковѣчить имя знаменитаго композитора путемъ переименованія ближайшей къ мѣсту его родины—селу Новоспасскому, станціи Совкино въ станцію Глинка, что и осуществилось съ 1 іюля 1907 года. Село Новоспасское



Домъ, гдѣ родился М. И. Глинка.

находится въ 25 верстахъ отъ станціи. Здѣсь М. И. Глинка родился 20 мая 1804 г., провелъ свое дѣтство и получилъ первыя музыкальныя впечатлѣнія отъ оркестра своего дяди; здѣсь же съ этимъ оркестромъ онъ, по окончаніи общаго образованія,

разучивалъ произведенія Гайдна, Моцарта, Бетховена, Керубини, практически знакомясь съ характеромъ инструментовки образцо-



Общій видъ с. Новоспасскаго.

выхъ композиторовъ. М. И. Глинкѣ принадлежитъ опера „Русланъ и Людмила“, считающаяся перломъ русскаго музыкальнаго искусства, „Жизнь за царя“ и проч. Ему же принадлежитъ много романсовъ и въ томъ числѣ знаменитая „Камаринская“.

Твои намъ пѣсни дороги и милы;
Сильна ихъ власть надъ русскою душой.
Высокъ и чистъ ихъ величавый строй,
То радостный, то ласково-унылый.
Твой голосъ намъ изъ сумрака могилы
Звучитъ донынѣ ясный и живой.
Онъ намъ поетъ, какъ шелъ на смертный бой
Русланъ во слѣдъ утраченной Людмилы;
Какъ принялъ смерть Сусанинъ отъ враговъ,
Жизнь за царя безстрашно отдавая
Въ нѣмой глуши средь Костромскихъ лѣсовъ,
И «Славься» твоего хвала родная
По всей Руси подъ звонъ колоколовъ
Гремитъ поднесь отъ края и до края.

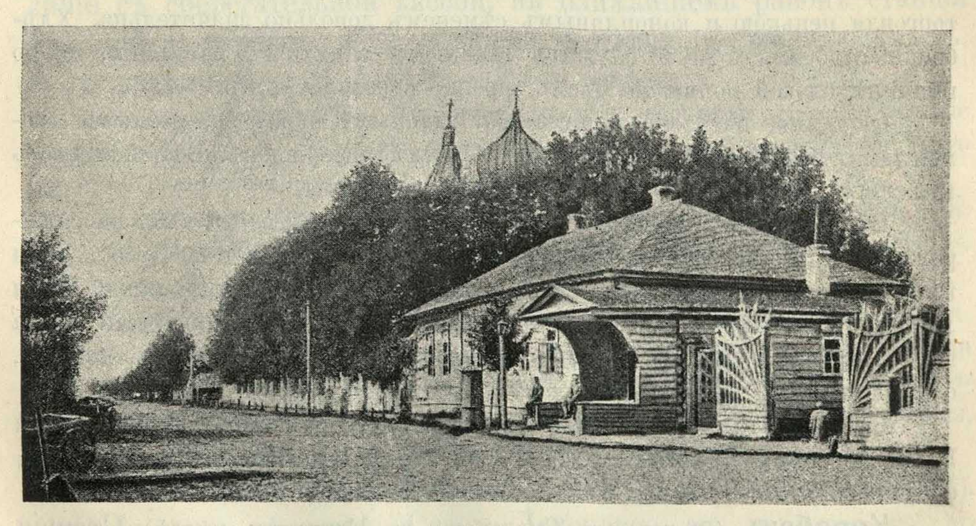
К. Р.

Умеръ М. И. Глинка въ Берлинѣ 3 февраля 1857 года; похороненъ въ С.-Петербургѣ, въ Александроневской лаврѣ.

Главнымъ видомъ промышленности района станціи является разработка лѣсовъ, и торговля лѣсомъ преобладаетъ надъ другими родами торговли. При станціи два лѣсопильныхъ завода и отправляется почти исключительно лѣсъ и дрова.

Ельня. (76 вер. отъ Смоленска). Первое историческое извѣстіе объ Ельнѣ относится къ 1447 году. Въ это время она была селомъ дворцовой волости и принадлежала къ Смоленскому уѣзду. Въ городъ Ельня обращена при Екатеринѣ II въ 1776 году.

Ельня расположена по обоимъ берегамъ р. Десны и дѣлится ею на двѣ части—восточную и западную. Первая составляетъ главную часть города. Въ ней находится городская торговая площадь. На лѣвомъ, болѣе возвышенномъ, берегу Десны лежитъ зарѣчная часть Ельни, меньшая и хуже обстроенная [1]). Изъ остатковъ старины сохранился въ зарѣчной части города холмъ, называемый „городокъ". По мѣстнымъ преданіямъ, на „городкѣ" былъ замокъ, въ которомъ жилъ какой то литовскій князь.



Родовой домъ М. И. Глинки въ г. Ельнѣ
(принадлежитъ Уѣздному Съѣзду).

До проведенія желѣзныхъ дорогъ, Ельня участвовала въ торговомъ движеніи, направлявшемся къ Ригѣ и имѣла собственную.

[1]) М. Цебриковъ. Смоленская губернія, стр. 367—369.

хотя и небольшую промышленность. Въ Ельнѣ было въ 1860 году 2 кожевенныхъ и 4 маслобойныхъ завода. Жителей въ Ельнѣ въ этомъ году было 4.358 чел., изъ нихъ купцовъ 302. Оставшись въ сторонѣ отъ желѣзныхъ дорогъ, Ельня не могла развиваться. Значеніе ея падало съ каждымъ годомъ. По всеобщей переписи 1897 г. населенія въ Ельнѣ оказалось 2332 челов., т. е. съ 1860 г. населеніе уменьшилось почти на половину. Послѣ сооруженія черезъ Ельню желѣзной дороги, въ городѣ наступило замѣтное оживленіе и къ 1 января 1910 г. населеніе увеличилось до 5500 человѣкъ.

Въ настоящее время въ Ельнѣ двѣ паровыя мельницы, лѣсопильный заводъ, двѣ городскія водяныя мельницы на Деснѣ, два кожевенныхъ завода, каменные торговые ряды, театръ, мужское и женское средне-учебныя заведенія и народный домъ.

Въ городѣ три ярмарки въ году: Ильинская съ 20 по 28 іюля, Скорбященская—24 октября и Соборная съ воскресенья 2-ой недѣли великаго поста и базары три раза въ недѣлю.

Въ Ельнинскомъ уѣздѣ занимаетъ видное мѣсто разведеніе конопли; торговля пенькою и коноплянымъ сѣменемъ довольно значительна. Хлѣбопашество же, хотя и служитъ главнымъ занятіемъ населенія, но по причинѣ плохой почвы не даетъ хорошихъ результатовъ.

Окрестное населеніе занимается, главнымъ образомъ, лѣсными промыслами, разработкой и подвозкой лѣсныхъ матеріаловъ. Большая часть мужского населенія уходитъ въ отхожіе промыслы.

Въ 1911 г. со станціи Ельня отправлено болѣе 29 тыс. пассажировъ и 2.243 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ—648 т. п. Преобладали въ отправленіи лѣсные матеріалы, дрова, уголь, ленъ, пенька, пакля, сѣмя льняное, конопляное, корье, лыко, метлы и сѣно, и въ прибытіи мука крупа, пшено, хлѣбъ въ зернѣ, соль, керосинъ, сельди, цементъ, известь, сахаръ, винный спиртъ.

Въ 4 верстахъ отъ Ельни — лѣсопильный и винокуренный заводы В. М. Левыкина. Лѣсные матеріалы съ завода идутъ по желѣзной дорогѣ; спиртъ же вывозится гужемъ въ казенный складъ въ г. Ельнѣ.

Коробецъ. (96 вер. отъ Смоленска, въ Ельнинск. уѣздѣ). Станція въ 1 верстѣ отъ с. Коробецъ, въ болотистой мѣстности, покрытой кустарниками и лѣсами. При станціи — поселокъ изъ 8 дворовъ, жители котораго занимаются торговлей; въ поселкѣ почтовое отдѣленіе и сберегательная касса. Въ ближайшихъ окрестностяхъ станціи Коробецъ въ недавнее время были обширныя сплошныя

площади лѣса, но въ послѣдніе годы вырублены и теперь разработка лѣса производится на разстояніи отъ 15 до 25 верстъ отъ станціи, откуда лѣсъ въ разработанномъ видѣ подвозится на станцію, въ количествѣ до 1000 вагоновъ въ годъ, для отправки, главнымъ образомъ, заграницу.

Близъ станціи, на р. Угрѣ,—экономія «Коробецъ» г. Опочинина въ 3.000 десятинъ, съ семипольными сѣвооборотами, водяной мельницей и небольшимъ молочнымъ хозяйствомъ.

Въ разстояніи отъ 2-хъ до 6 верстъ расположены деревни: Елизаветино, Никитино, Бушня, Кувшины, Хрыки, Шупарня, Усть-Демино и Юшково. Изъ этихъ селеній почти всѣ молодые мужчины уходятъ на угольныя шахты въ Бахмутскій уѣздъ, а земледѣльческія работы выполняются стариками и женщинами. Пассажировъ со станціи Коробецъ отправляется въ годъ болѣе 9.400 человѣкъ.

Павлиново. (113 вер. отъ Смоленска, въ Ельнинск. уѣздѣ). Станція при селѣ того же имени и въ близкомъ сосѣдствѣ съ хуторомъ Розанова. При станціи Павлиново образовался поселокъ, въ которомъ 14 торговыхъ заведеній, аптека и почтовое отдѣленіе съ сберегательной кассой; въ ближайшемъ районѣ станціи имѣется 1 паровая и 1 водяная мельница, 3 винокуренныхъ, 3 лѣсопильныхъ и 3 сыроваренныхъ завода.

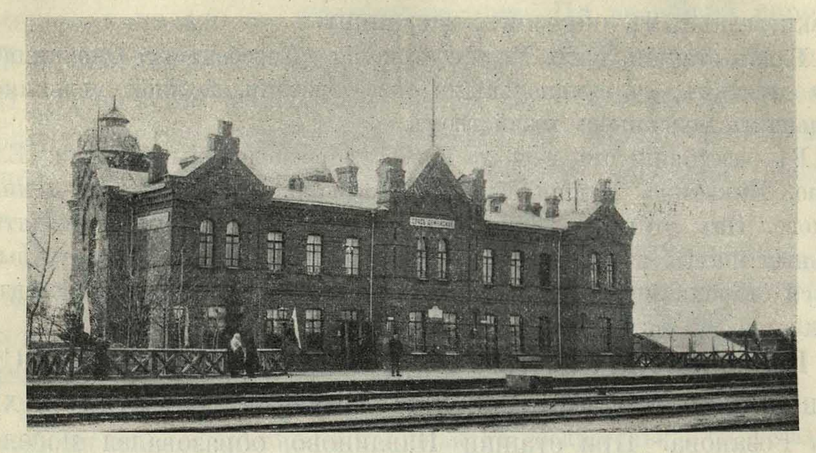
Въ окружающихъ ст. Павлиново лѣсахъ возникли лѣсотехническіе промыслы, какъ-то: выдѣлка древеснаго (метиловаго) спирта, уксуснаго порошка (уксусно-кислой извести), жженіе угля и проч.

Успѣшно развивается въ окрестныхъ деревняхъ птицеводство, дающее для отправки по дорогѣ десятки вагоновъ живой птицы, преимущественно гусей.

Въ 1911 г. со станціи Павлиново отправлено около 12 тыс. пассажировъ и 746 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 204 т. п. Преобладали въ отправленіи лѣсные матеріалы, дрова, уголь древесный, сѣно прессованное, спиртъ винный и древесный, уксусный порошокъ, кора ивовая, и въ прибытіи—мануфактура, бакалейные товары, сѣмя подсолнечное.

Спасъ-Деменское. (132 вер. отъ Смоленска, въ Мосальск. уѣздѣ). Станція при мѣстечкѣ Спасъ-Деменское, съ населеніемъ до 2500 человѣкъ. Мѣстечко это упоминается, какъ городище (Дѣменскъ), въ премирной грамотѣ Іоанна III съ великимъ княземъ литовскимъ Александромъ. Преобразовано изъ села въ 1855 году по ходатайству помѣщика Нарышкина. Въ прежнее время Спасъ-Деменское лежало на большомъ гужевомъ пути изъ центральнаго

района къ пристанямъ Бѣлаго и Порѣчья и участвовало въ тогдашнихъ торговыхъ сношеніяхъ, закупая хлѣба прямо въ черноземной мѣстности. Въ то время въ Спасъ-Деменскомъ было 8 ярмарокъ въ году и населеніе доходило до 4000 человѣкъ.



Пассажирское зданіе ст. Спасъ-Деменское.

Когда гужевой транспортъ къ пристанямъ Бѣлаго и Порѣчья прекратился и Спасъ-Деменское осталось въ сторонѣ отъ желѣзныхъ дорогъ, торговыя сношенія его пали и населеніе уменьшилось. Только послѣ постройки Смоленской линіи торговое и промышленное значеніе Спасъ-Деменскаго стало замѣтно подниматься. Теперь Спасъ-Деменское служитъ для обширнаго района главнымъ пунктомъ торговли пенькою, лѣсомъ и рогожами, выдѣлываемыми на мѣстныхъ рогожныхъ фабрикахъ. Здѣсь же сосредоточилась и торговля хлѣбомъ, привозимымъ по желѣзной дорогѣ, такъ какъ мѣстнаго хлѣба даже и въ лучшіе по урожаю годы недостаетъ для продовольствія населенія. Въ Спасъ-Деменскомъ три паровыя мельницы: Забѣлкина. Дѣдова и К° и Черняева, перерабатывающія въ общей сложности до 1000 ваг. въ годъ.

Рогожное производство, издавна привившееся въ Мосальскомъ уѣздѣ, въ наиболѣе крупномъ видѣ сосредоточилось въ Спасъ-Деменскомъ; здѣсь семь рогожныхъ фабрикъ, на которыхъ изготовляется до полутора милліона штукъ рогожъ и занято до 400 чел. рабочихъ. Фабрики Дѣдова и Лютова имѣютъ по 500 становъ. Кромѣ фабрикъ въ Спасъ-Деменскомъ, крестьяне многихъ селеній, опоясывающихъ Спасъ-Деменское, занимаются

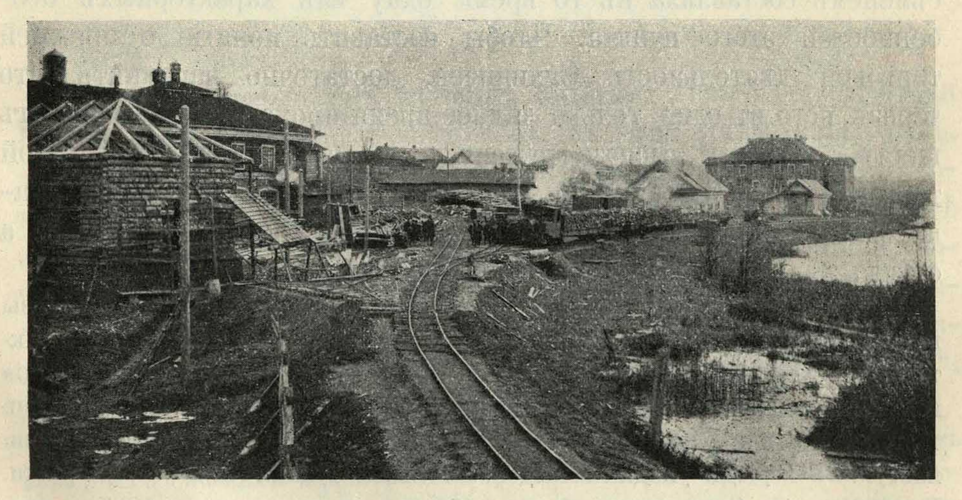
рогожнымъ производствомъ: почти въ каждомъ дворѣ есть по одному, а то и по два рогожныхъ стана и вырабатывается до 2 милл. штукъ рогожъ.

Обширное разведеніе въ Мосальскомъ уѣздѣ конопли вызвало, съ одной стороны, устройство пенькотрепальныхъ заведеній и, съ другой,—маслобоенъ. Большое пенькотрепальное заведеніе М. А. Дѣдова въ Спасъ-Деменскомъ вырабатываетъ до 75 тыс. пуд. пакли въ годъ, при 50 чел. рабочихъ.

Въ Спасъ-Деменскомъ — оборотное депо съ паровознымъ зданіемъ на 8 стойлъ. Со станціи въ 1911 г. отправлено болѣе 20 тыс. пассажировъ и 1.013 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 1.076 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи рогожа и лѣсные матеріалы, а въ прибытіи хлѣбъ и мочало.

Въ 8 верстахъ отъ Спасъ-Деменскаго винокуренный заводъ Шарской и въ 15 вер.—такой же заводъ Богрянской. Оба завода работаютъ на картофелѣ, котораго прибываетъ до 300 вагоновъ, и отправляютъ въ г. Ельню до 70.000 пуд. спирта въ годъ.

Чипляево. (143 вер. отъ Смоленска, въ Мосальск. уѣздѣ). Станція невдалекѣ отъ деревни Чепляево, называемой также Акиншины дворы. При станціи двѣ паровыя мельницы Кузнецова и Нестеренкова, въ 6 верстахъ крахмальный заводъ Кузнецова и лѣсопильный Полозова.



Путь на бумажную фабрику княгини Юсуповой, графини Сумароковой-Эльстонъ отъ ст. Чипляево.

Въ районѣ станціи находится имѣніе княгини З. Н. Юсуповой, графини Сумароковой-Эльстонъ, занимающее 19.000 десятинъ. Въ имѣніи при с. Милятино, въ 16 верстахъ отъ станціи,—лѣсопильный заводъ и

фабрика оберточной бумаги; перерабатывается на бумагу еловый лѣсъ, въ количествѣ до 1000 куб. саж. въ годъ. Фабрика эта соединена со ст. Чипляево узкоколейнымъ рельсовымъ путемъ.

Въ окрестностяхъ Чипляева развитъ отхожій, преимущественно каменотесный, промыселъ; въ нѣкоторыхъ деревняхъ населеніе занимается кустарнымъ производствомъ домашней утвари.

Въ 1911 г. со станціи Чипляево отправлено 9.500 пассажировъ и 1.485 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 203 т. п. Преобладали въ отправленіи лѣсные матеріалы, оберточная бумага, картонъ и щепной товаръ, а въ прибытіи—хлѣбные грузы.

Сухиничи. (219 вер. отъ Смоленска, въ Козельск. уѣздѣ). Городъ этотъ очень недавняго происхожденія; онъ никогда не былъ административнымъ центромъ, никогда не имѣлъ своего уѣзда и принадлежитъ къ числу тѣхъ очень немногихъ русскихъ городовъ, которые выстроились сами, благодаря развитію хозяйственной жизни, а не были построены для военныхъ или административныхъ надобностей [1]). Еще до обращенія въ городъ с. Сухиничи служило важнымъ складочнымъ пунктомъ для товаровъ, направлявшихся чрезъ него къ пристанямъ Волги и западной Двины. Торговля саломъ, пенькой, конопляным масломъ и сѣменемъ составляла въ то время одну изъ характерныхъ особенностей этого пункта. Чтобы составить понятіе о прежней торговой дѣятельности Сухиничей, достаточно напомнить, что черезъ него въ одно только зимнее время проходило ежегодно отъ шести до десяти тысячъ груженныхъ подводъ и что оборотъ этой торговли равнялся ни мало, ни много 25 милл. руб.; товаръ направлялся обыкновенно на Зубцовскую и Ржевскую пристани, а оттуда къ Рижскому и С.-Петербургскому портамъ [2]).

Торговое вліяніе Сухиничей было очень обширно. Сюда шли обозы изъ Орла, Курска, Ефремова, Ельца, Ливенъ и многихъ другихъ пунктовъ и здѣсь происходила перевалка. Такъ продолжалось до проведенія первыхъ желѣзныхъ дорогъ, перерѣзавшихъ шедшіе через Сухиничи торговые пути и оставившихъ Сухиничи въ сторонѣ. Съ этого времени наступилъ періодъ упадка и застоя. Населеніе Сухиничей перестало расти. Въ 1861 г. въ Сухиничахъ было 6.400 чел., а по переписи 1897 г. оказалось только 5.453 челов. Большой уронъ нанесли Сухиничамъ, бывшіе

[1]) Памятн. книжка Калужской губ. за 1898 г., стр. 235.

[2]) В. Шангинъ. Краткій очеркъ торговой и промышленной дѣятельности Калужской губ. 1898 г., стр. 14.

въ 1891 и 1892 годахъ, опустошительные пожары. Послѣ проведенія черезъ Сухиничи двухъ желѣзныхъ дорогъ, благосостояніе города, торговля и промышленность получили вновь возможность развиваться. Теперь въ Сухиничахъ ведется въ довольно значительныхъ размѣрахъ торговля пенькой, конопляным маслом, хлѣбомъ и лѣсомъ. Въ городѣ еженедѣльные базары и два раза въ году, 2 мая и 14 сентября, большія ярмарки, продолжающіяся по три дня.



г. Сухиничи.

Городъ расположенъ на скатѣ отлогаго лѣваго берега рѣчки Брыни. Незначительная сама по себѣ, эта рѣка замѣчательна тѣмъ, что въ старое время по ней тянулись большіе дремучіе лѣса, которые извѣстны были подъ именемъ Брынскихъ. Въ густотѣ этихъ лѣсовъ нѣкогда укрывались въ скитахъ раскольники, почему ихъ иногда оффиціально называли послѣдователями Брынской вѣры [1]). Эти же лѣса служили притонами и шайкамъ разбойниковъ. М. Н. Загоскинъ, въ своей повѣсти: „Брынскій лѣсъ", написанной въ 1845 году, говоритъ:

«И теперь еще лѣса Брынскіе, о которыхъ нерѣдко упоминаютъ въ народныхъ сказкахъ и повѣрьяхъ, представляются воображенію простолюдиновъ какими-то безвѣстными дебрями, мрачнымъ и пустыннымъ жилищемъ косматыхъ медвѣдей, голодныхъ волковъ, лѣшихъ, оборотней

---

[1]) Изслѣдованіе этой вѣры изложено въ книгѣ: „Розыскъ о раскольнической брынской вѣрѣ, о ученіи ихъ и дѣлахъ". М. 1783 г. (на славянскомъ языкѣ).

и разбойниковъ; въ этомъ отношеніи они берутъ даже первенство надъ знаменитымъ муромскимъ лѣсомъ» [1]).

Къ Сухиничамъ тяготѣетъ городъ Мещовскъ, находящійся въ 21 верстѣ. Мещовскъ очень древній городъ; по Степенной книгѣ, онъ существовалъ еще въ XIII вѣкѣ и имѣлъ своихъ удѣльныхъ князей; въ лѣтописяхъ упоминается въ XV в. Въ концѣ XIV в. подпалъ подъ власть Витовта, вел. кн. литовскаго, но въ 1494 г. перешелъ къ Россіи. Въ Мещовскѣ родился извѣстный публицистъ, соціологъ и критикъ Н. К. Михайловскій. Жителей въ Мещовскѣ 5.000 человѣкъ; главное занятіе населенія мелочная торговля пенькою, конопляныхъ и льнянымъ масломъ, щетиною и невыдѣланными кожами. Въ городѣ двѣ ярмарки: въ сентябрѣ четырехдневная (Рождественская) и въ іюнѣ семидневная (Петровская). Обороты ярмарокъ въ общемъ не велики [2]).

На станціи—малое депо, съ приспособленіями для текущаго ремонта вагоновъ, имѣющее одно паровозное стойло. Со станціи въ 1911 году отправлено болѣе 23 тыс. пассажировъ, а грузооборотъ станціи превысилъ 1.140 тыс. пудовъ, изъ которыхъ 920 тыс. пудовъ составило прибытіе муки, крупы, сельди, вина хлѣбнаго и др. товаровъ.

Барятинская. (165 вер. отъ Смоленска, въ Мосальск. уѣздѣ). При станціи образовался поселокъ въ 50 дворовъ, въ которомъ свыше 30 торговыхъ заведеній, лѣсопильный заводъ и паровая мельница. Въ окрестностяхъ станціи, на казенныхъ земляхъ, имѣются обширные торфяники, которые еще не разрабатываются. Изъ населенныхъ пунктовъ района станціи мужчины уходятъ въ отхожій промыселъ, главнымъ образомъ, въ землекопы и каменщики, а хлѣбопашествомъ и, вообще, полевыми работами занимаются женщины.

Въ 1911 г. со станціи Барятинская отправлено 22.575 пассажировъ и 901 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 909 т. п. Преобладали въ отправленіи лѣсные матеріалы и дрова, и въ прибытіи хлѣбные грузы, керосинъ и соль.

Въ 6 верстахъ, въ имѣніи К. Д. Тутомлина (Елизаветинскій хуторъ), найденъ каменный уголь, но обширность залежи его не обслѣдована. Анализъ образца угля, произведенный въ лабараторіи геологическаго комитета, показалъ, что этотъ уголь, хотя и невысокаго качества, но принадлежитъ къ числу лучшихъ углей подмосковнаго бассейна.

Въ 7 верстахъ, въ селѣ Сильковичи,—винокуренный заводъ г. Дель-Силья, съ годовымъ производствомъ свыше 20 тыс. руб.

---

[1]) М. Н. Загоскинъ. „Брынскій лѣсъ", Спб. 1911 г., стр. 82—83.

[2]) В. В. Шангинъ. Краткій очеркъ торговой и промышленной дѣятельности Калужской губ., 1898 г., стр. 18.

Въ 30 верстахъ, въ предѣлахъ Жиздринскаго уѣзда, при с. Песочнѣ фабрика фаянсовыхъ и фарфоровыхъ издѣлій товарищества М. С. Кузнецова.

Къ станціи тяготѣетъ г. Мосальскъ, соединенный со станціей хорошей, мѣстами шоссированной, дорогой. Городъ Мосальскъ извѣстенъ торговлей пенькой, которая покупается у крестьянъ Мосальскаго и Жиздринскаго уѣздовъ и сбывается преимущественно въ Ригу въ необработанномъ видѣ. Торговыхъ заведеній въ городѣ до 130, но ни одно изъ нихъ не выдается своими размѣрами. Заводская промышленность ограничивается двумя кожевенными заводами и четырьмя пенькотрепальными заведеніями [1]).

Въ Мосальскѣ родился извѣстный ученый, профессоръ политической экономіи и статистики, А. И. Чупровъ. Его трудъ «Желѣзнодорожное хозяйство» писался по матеріаламъ, доставлявшимся при участіи правленія общества Рязанско-Козловской ж. д., за что бывшему правителю дѣлъ этой дороги, Н. М. Городецкому, выражена А. И. Чупровымъ благодарность въ предисловіи книги.

Дабужа. (185 вер. отъ Смоленска, въ Мещовск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ находящейся въ 4-хъ верстахъ деревни Дабужа. При станціи образовался поселокъ, который съ каждымъ годомъ расширяется; въ поселкѣ бываютъ еженедѣльные базары, имѣется паровая мельница, почтовое отдѣленіе и государственная сберегательная касса.

Въ 5 верстахъ отъ станціи разрабатываются залежи огнеупорной шамотной глины и инфузорной земли (кизельгуръ трепелъ). Глина эта вывозится на заводы московскаго фабричнаго района для устройства сводовъ въ топкахъ при нефтяномъ отопленіи.

Близъ станціи, при рельсовомъ пути,—лѣсопильный заводъ К° Дьяконова и Живова.

Въ окрестныхъ мѣстахъ производятся значительные посѣвы конопли; хлѣба, хотя и воздѣлываются, но родятся плохо.

Здѣсь есть нѣсколько сыроварень, на которыхъ приготовляется разныхъ сортовъ сыръ, на сумму до 25 тыс. рублей, сбываемый, главнымъ образомъ, въ Москву. Въ ближайшей къ станціи экономіи А. И. Угримова содержится до 100 коровъ; въ зимнее время экономія отправляетъ молоко въ Москву, а лѣтомъ обращаетъ его на производство сыра.

Въ 1911 г. со станціи Дабужа отправлено болѣе 9 тыс. пассажировъ и 963 тыс. пуд. грузовъ: прибыло грузовъ 395 т. п. Преобладающими грузами были дрова, лѣсные матеріалы, глина огнеупорная и пенька.

---

[1]) В. Шангинъ. Кратк. очеркъ торг. промышл. дѣят. Калуж. губ. 1898 г., стр. 19.

Шлипово. (204 вер. отъ Смоленска, въ Мещовск. уѣздѣ). Станція получила названіе по фамиліи мѣстнаго землевладѣльца Г. К. Шлиппе, уступившаго безвозмездно землю подъ устройство станціи. Имѣніе г. Шлиппе, расположенное въ 3 верстахъ отъ станціи, отличается благоустройствомъ, въ немъ 2600 десят., полевое хозяйство ведется при девятипольномъ сѣвооборотѣ. Сѣются рожь, овесъ, клеверъ красный и тимофеевка. Яблоневый садъ занимаетъ 15 десятинъ. Молочное стадо мѣстной породы (120—150 гол.) и сыроваренное заведеніе.

Около станціи, на большой дорогѣ, соединяющей города Мещовскъ и Жиздру, образовался небольшой поселокъ, въ которомъ почтово-телеграфное отдѣленіе и сберегательная касса.

Въ 1911 г. со станціи Шлипово отправлено болѣе 7 тыс. пассажировъ и 814 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 52 т. п. Преобладали въ отправленіи камень бутовый и лѣсные матеріалы и въ прибытіи крупа и мука.

Въ 2-хъ верстахъ, по обѣ стороны станціи, расположены селенія Тросна и Никитино.

Окрестное населеніе, на ряду съ хлѣбопашествомъ, занимается кустарными промыслами: выдѣлкою телѣгъ, саней, дугъ и проч. Но такъ какъ доходъ отъ земледѣлія и кустарнаго производства не обезпечиваетъ продовольственныхъ нуждъ, то большинство мужского населенія уѣзжаетъ на заработки въ Москву и другія, преимущественно южныя губерніи, гдѣ промышляетъ портняжничествомъ, сапожничествомъ, земляными и шахтными работами.

Въ 14 верстахъ, при рѣкѣ Серпейкѣ, лежитъ г. Серпейскъ, заштатный городъ Мещовскаго уѣзда, съ населеніемъ до 2.000 человѣкъ. Это древній городъ, основаніе котораго приписывается Черниговскимъ князьямъ. Лѣтописныя о немъ извѣстія начинаются съ XV столѣтія, когда онъ принадлежалъ Литвѣ. Съ этого времени онъ нѣсколько разъ былъ во владѣніи Литвы, Польши и Россіи; окончательно присоединенъ къ Россіи въ 1633 году. Ни въ торговомъ, ни въ промышленномъ отношеніи Серпейскъ значенія не имѣетъ. Торговля производится только самыми необходимыми предметами потребленія. Ярмарокъ вовсе не бываетъ. Заводовъ нѣтъ никакихъ.

Музалевка. (232 вер. отъ Смоленска, въ Козельск. уѣздѣ). Станція при деревнѣ Музалевкѣ, съ населеніемъ 210 человѣкъ. Близъ станціи селенія—Красное и Мѣховое, жители которыхъ занимаются отхожимъ промысломъ въ столицахъ (плотники, пекари,

печники). Въ окрестныхъ селеніяхъ значительно развито яблочное садоводство и въ урожайные годы изъ этого района вывозится много яблокъ въ столицы.

Въ 5 верстахъ — винокуренный заводъ г. Домагацкаго, вырабатывающій до 75.000 ведеръ картофельнаго спирта, который отправляется въ г. Калугу черезъ ст. Кудринская Московско-Кіево-Воронежской ж. д.

Перегонъ Музалевка-Козельскъ считается однимъ изъ наиболѣе трудныхъ, вслѣдствіе большого сплошного уклона на протяженіи нѣсколькихъ верстъ. Козельскъ ниже Музалевки на 30,18 саженъ. Мѣстность холмистая и линія пересѣкаетъ цѣлый рядъ глубокихъ овраговъ большими насыпями съ каменными трубами большого размѣра. Неустойчивость грунта требовала въ первые годы послѣ постройки дороги большихъ техническихъ усилій и крупныхъ затратъ для укрѣпленія полотна линіи, но теперь всѣ трудности преодолѣны и безопасность движенія обезпечена.

Козельскъ. (247 вер. отъ Смоленска). Въ прежнее время Козельскъ славился своими паруснополотняными фабриками; теперь этихъ фабрикъ совсѣмъ не существуетъ, и жители занимаются, главнымъ образомъ, мелочною лавочною торговлею. Особый видъ торговли горожанъ составляетъ прасольство — скупка и вымѣнъ у крестьянъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, особенно пеньки, коноплянаго масла и сѣмени. Торговля этими продуктами идетъ вообще бойко и отличается доходностью [1]). Изъ промышленныхъ заведеній въ городѣ находятся: двѣ рѣзнопозолотныя мастерскія П. Е. Балашова и В. Г. Матвѣева, 1 маслобойня и 2 кирпичныхъ завода, но обороты ихъ вообще небольшіе.

Въ Козельскѣ на 1 января 1910 г. числилось 12.700 жит., имѣется женская гимназія и 3-классное женское училище, два мужскія училища—5-классное и ремесленное, земская библіотека, складъ сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ и проч.

Козельскъ расположенъ на высокомъ и весьма крутомъ берегу р. Жиздры при впаденіи въ нее рѣчекъ Клютомы и Другусны. Мѣстность самаго города почти ровная, но изрѣзанная крутыми оврагами. Западныя окрестности волнистыя, восточныя—низменно луговыя, вообще открытыя, за исключеніемъ пространства на правомъ берегу р. Жиздры, по теченію которой тянутся боль-

---

[1]) А. Шангинъ. Краткій очеркъ торговой и промышленной дѣятельности Калужской губ., 1898 г., стр. 13.

шіе хвойные лѣса. Памятниками прежняго тревожнаго положенія города остались едва замѣтные слѣды земляного вала, имѣвшаго въ окружности 450 саж., внутри котораго стоялъ деревянный острогъ. Кромѣ этой главной острожной осыпи, видѣнъ еще другой валъ, который проходилъ отъ острога по берегу рѣчки Другусны и, перейдя послѣднюю, охватывалъ южную, болѣе дру-



Городъ Козельскъ.

гихъ открытую, часть города. Въ верстѣ отъ Козельска, на такъ называемой нынѣ Лысой горѣ, видны еще остатки двухъ сторожевыхъ кургановъ, откуда часовые могли наблюдать окрестность на довольно большое разстояніе [1]).

Въ историческомъ отношеніи Козельскъ извѣстенъ, какъ одинъ изъ самыхъ древнихъ городовъ. Особенную славу онъ стяжалъ себѣ геройскою стойкостью во время нашествія Батыя въ 1238 г. Цѣлыхъ семь недѣль отбивались козельцы отъ враговъ, но сила, наконецъ, взяла свое и городъ погибъ, всѣ его жители были перебиты, а юный ихъ князь Василій, по словамъ лѣтописи, утонулъ въ крови. Козельскъ былъ разрушенъ до основанія и прозванъ татарами „злымъ городомъ“.

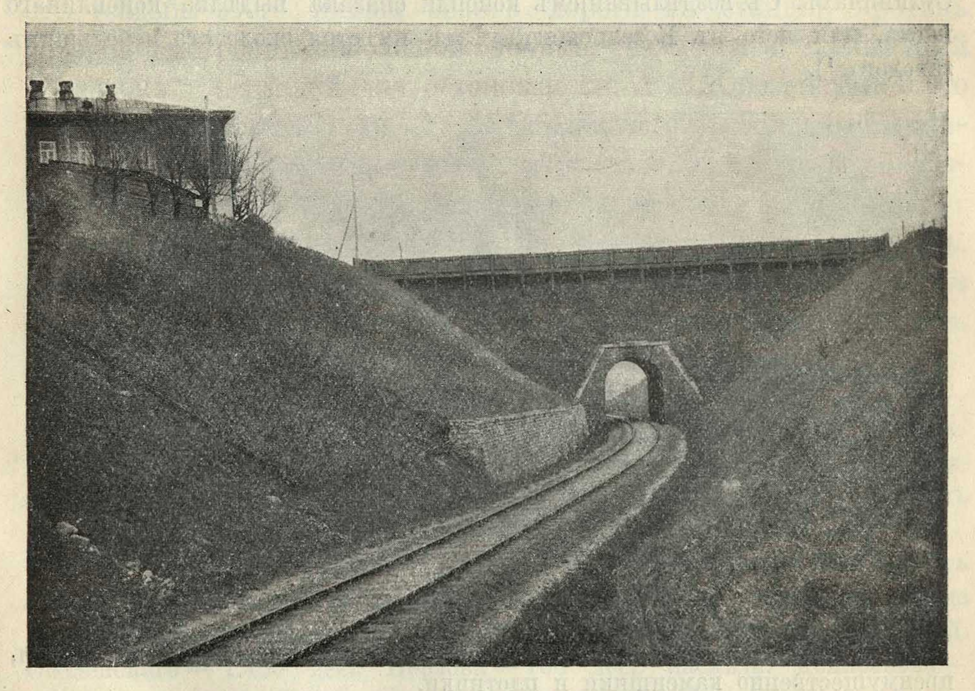
---

[1]) М. Попроцкій. Калужская губернія, матеріалы для географіи и статистики Россіи, Спб., 1864 г., стр. 475 и 476.

А. А. Навроцкій, въ своихъ «Сказаніяхъ минувшаго» (Спб., 1896 г., стр. 3—15), посвятилъ защитѣ Козельска стихотвореніе подъ заглавіемъ «Злой городъ»; обрисовавъ геройскую борьбу жителей и разрушеніе города по приказанію Батыя, онъ говоритъ:

«Исполнили волю владыки рабы,
Съ землей бѣдный городъ сравняли,
И городомъ злымъ, за упорство борьбы,
Козельскъ съ той поры называли».

Желѣзная дорога пересѣкаетъ городъ по срединѣ глубокою выемкою, не разработанной лишь подъ главною улицею города,



Тоннель близъ г. Козельска.

подъ которой устроенъ тоннель. По обѣ стороны этого тоннеля расположены два желѣзнодорожныхъ моста: одинъ черезъ р. Жиздру, отверстіемъ 80 саж., а другой черезъ р. Другусну, отверстіемъ 25 саж.

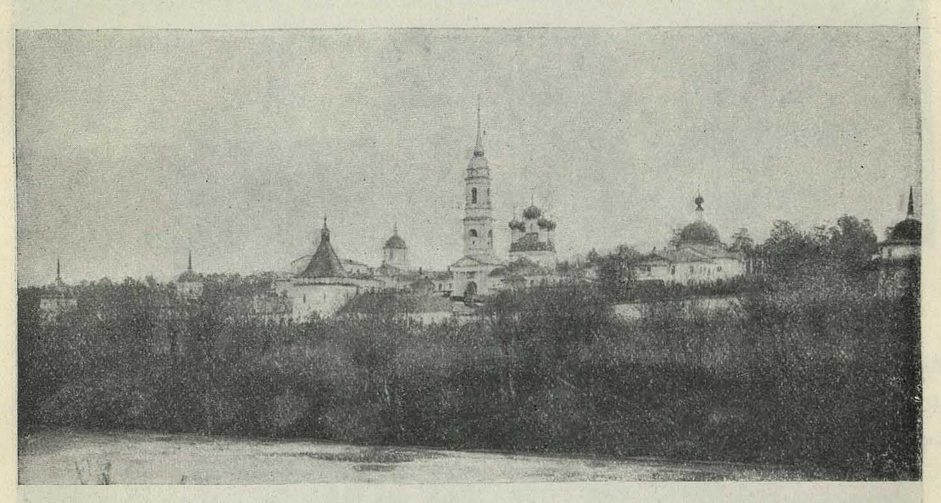
Въ окрестностяхъ Козельска много лѣсовъ; въ недавнее время этимъ лѣсамъ нанесенъ былъ огромный ущербъ бурями, повалившими массу

деревьевъ, и короѣдомъ. Ущербъ этотъ былъ такъ великъ, что Ѳ. К. Арнольдъ, въ своей книгѣ «Русскій лѣсъ» (т. I, стр. 136), писалъ о немъ:

«Нужно хоть одинъ разъ видѣть картину уничтоженнаго бурею и короѣдомъ лѣса, нужно проѣхать по дорогѣ, напр. изъ Козельска въ Лихвинъ, или побывать въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Жиздринскихъ лѣсовъ, чтобы никогда не забыть этого ужаснаго явленія гибели народнаго богатства, и всякій разъ содрогаться при воспоминаніи о немъ».

Теперь послѣдствія этихъ разрушительныхъ бурь и короѣда уже значительно сгладились.

Самымъ доходнымъ занятіемъ окрестнаго населенія является разведеніе конопли. Воздѣлываемая здѣсь конопля считается лучшею въ Калужской губерніи. Сбывается она преимущественно въ г.г. Козельскѣ и Сухиничахъ. Съ воздѣлываніемъ конопли связана выдѣлка коноплянаго масла, для чего въ Козельскомъ уѣздѣ имѣется около ста небольшихъ заводовъ [1]).



Оптина Пустынь.

Много народа изъ окрестныхъ мѣстъ уходитъ въ отхожіе промыслы, преимущественно каменщики и плотники.

Въ 1911 г. со станціи Козельскъ отправлено болѣе 36 тыс. пассажировъ и 765 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 602 т. п. Преобладали въ отправленіи лѣсъ и пенька и въ прибытіи керосинъ и хлѣбные грузы.

Въ трехъ верстахъ отъ г. Козельска, на возвышенномъ правомъ берегу рѣки Жиздры расположена—Оптина пустынь, привлекающая множество простого народа и посѣщенная, между прочимъ, нѣсколькими рус-

[1]) В. Шангинъ. Краткій очеркъ торговой и промышленной дѣятельности Калужской губ. 1898 г., стр. 14.

скими писателями. Въ ней былъ Н. В. Гоголь и кресло, на которомъ онъ сидѣлъ, бесѣдуя со старцемъ Макаріемъ, до сихъ поръ сохраняется въ той кельѣ, гдѣ происходила бесѣда. Ѳ. М. Достоевскій, послѣ посѣщенія Оптиной пустыни, описалъ ее въ «Братьяхъ Карамазовыхъ». Были здѣсь: поэтъ Алексѣй Толстой, славянофилъ И. В. Кирѣевскій, Владиміръ Соловьевъ, Н. Н. Страховъ и, наконецъ, Л. Н. Толстой, посѣтившій пустынь три раза. Послѣднее посѣщеніе 29 октября 1910 года надѣлало особенно много шума и послужило основаніемъ для командировки въ Астапово игумена пустыни о. Варсонофія, съ цѣлью примиренія Л. Н. Толстого съ духовенствомъ и снятія отлученія отъ церкви.

Слаговищи. (256 вер. отъ Смоленска, въ Козельск. уѣздѣ). Въ 3-хъ верстахъ къ югу имѣніе князя А. Д. Оболенскаго; отъ усадьбы этого имѣнія ведетъ дорога къ станціи, противъ которой выстроенъ небольшой домикъ, называемый „княжескій павильонъ", служащій для остановки кн. А. Д. Оболенскаго и его семейства. Въ имѣніи кн. А. Д. Оболенскаго лѣсопильный и стекольный заводы, молочное стадо, сыроварня, садоводство, производство яблочной пастилы, птицеводство и проч.

Въ 4-хъ верстахъ—дер. Слаговищи, съ населеніемъ 1800 душъ, и въ 5 верстахъ—село Березичи, съ населеніемъ 1125 душъ и винокуреннымъ заводомъ кн. А. Д. Оболенскаго, выкуривающимъ въ годъ 1.481.500 градусовъ спирта, на 28.100 руб.

Въ окрестностяхъ расположены обширныя казенныя дачи: Грязна—площадью около 5.000 дес., Сосенка, Городенка и Каменка—8.500 дес. Въ дачѣ Грязна, эксплоатируемой продажею участковъ на корню, вырабатываются лѣсопромышленниками ободья, спицы, ступицы для колесъ и колеса, доски, шпалы, строевой матеріалъ, клепка и дрова.

Кромѣ казенныхъ лѣсовъ, имѣются лѣса частныхъ владѣльцевъ: къ сѣверу отъ желѣзнодорожной линіи лѣса Оптинскаго монастыря, города Козельска, Домагацкаго и др., площадью 2.500 десят., и къ югу—кн. А. Д. Оболенскаго—1.400 дес., Перлова—700 дес., наслѣдн. Денибекова—700 дес., наслѣдн. Пономарева—600 дес. и др.

Кирѣевская. (267 вер. отъ Смоленска, въ Козельск. уѣздѣ). Станція близъ деревни Кирѣевской, съ населеніемъ до 600 человѣкъ, и села Ганилова, съ населеніемъ до 100 человѣкъ. Около станціи два лѣсопильныхъ завода и 18 лѣсныхъ складовъ. Районъ станціи лѣсной; здѣсь обширныя казенныя дачи, сдаваемыя для вырубки съ торговъ; развиты древодѣльные промыслы: выдѣлка клепки, колесныхъ спицъ, ободьевъ и оглобель.

Въ 1911 году отправлено со станціи дровъ, бревенъ и различныхъ деревянныхъ издѣлій 1.146 тыс. пуд.

Окрестное населеніе, хотя и занимается хлѣбопашествомъ, но хлѣба хватаетъ только на полгода; масса населенія уходитъ на сторону въ землекопы и на шахтныя работы. Пассажировъ со ст. Кирѣевская отправляется болѣе 8 тыс. человѣкъ въ годъ.

Ишутино. (275 вер. отъ Смоленска, въ Лихвинск. уѣздѣ). Разъѣздъ при с. Ишутинѣ; по сосѣдству расположены села: Большое Березово, Сытичи, Каталаново и деревня Малово.

Окрестная мѣстность изобилуетъ многочисленными косогорами и оврагами. Поэтому здѣсь большое количество искусственныхъ желѣзнодорожныхъ сооруженій, построенныхъ при сравнительно высокихъ насыпяхъ. На перегонѣ Ишутино-Кирѣевская, протяженіемъ 9 вер., имѣется 19 искусственныхъ сооруженій: 4 моста, 8 каменныхъ и 7 чугунныхъ трубъ.

Изъ промысловъ окрестнаго населенія необходимо отмѣтить гончарное дѣло, вызванное залежами отличной глины. По качеству своему здѣшняя глина считается лучшею въ Калужской губерніи; въ прежнее время она требовалась въ большомъ количествѣ на мѣстные стеклянные заводы и даже вывозилась въ Смоленскую, Минскую и Виленскую губ. Лучшаго сорта глина находится въ 3-хъ верстахъ отъ разъѣзда, близъ с. Сытичи. Съ уменьшеніемъ требованія на глину, промыселъ этотъ въ послѣднее время значительно упалъ и крестьяне ограничиваются лишь добываніемъ простой горшечной глины, приготовляя изъ нея разную посуду: горшки, чашки, кружки, кувшины, и проч. Посуда эта сбывается, главнымъ образомъ, въ г. Бѣлевъ.

Бѣлевъ. (283 вер. отъ Смоленска). Торговое значеніе Бѣлева въ прошломъ было довольно крупнымъ. Въ описаніи 1792 года говорится, что „жители города большею частью имѣютъ торги разными шелковыми, шерстяными и прочими товарами, не въ одномъ Бѣлевѣ, но и въ другихъ; закупаютъ пеньку, масло, лѣсъ, воскъ, а нѣкоторые имѣютъ при С.-Петербургскомъ портѣ торгъ пенькою, юфтью, саломъ, воскомъ и хлѣбомъ; другіе же купцы и мѣщане торгуютъ въ Украйныхъ малороссійскихъ городахъ и въ мѣстечкахъ и бываютъ въ заграничной арміи при полкахъ маркитантами. Сверхъ сего по способности водной коммуникаціи по р. Окѣ отпускаютъ на судахъ хлѣбъ, пеньку, сало черезъ разные города до столичнаго города Москвы“. [1]).

---

[1]) Бѣлевская Вивліоѳика, Москва, 1858 г., т. II, описаніе Бѣлева и Бѣлевскаго уѣзда, стр. 4.

Въ періодъ, предшествовавшій сооруженію желѣзныхъ дорогъ, Бѣлевъ велъ торговлю продуктами центральнаго района, какъ для верхнихъ пристаней Двины, такъ и для верховьевъ Волги, и служилъ перевалочнымъ пунктомъ въ обѣ стороны. Ливны, Елецъ и Ефремовъ были главными поставщиками хлѣба для Бѣлевскаго рынка. Пока существовало крѣпостное право, разстояніе, отдѣлявшее Бѣлевъ отъ внутреннихъ рынковъ, мало вліяло на



Г. Бѣлевъ со стороны р. Оки.

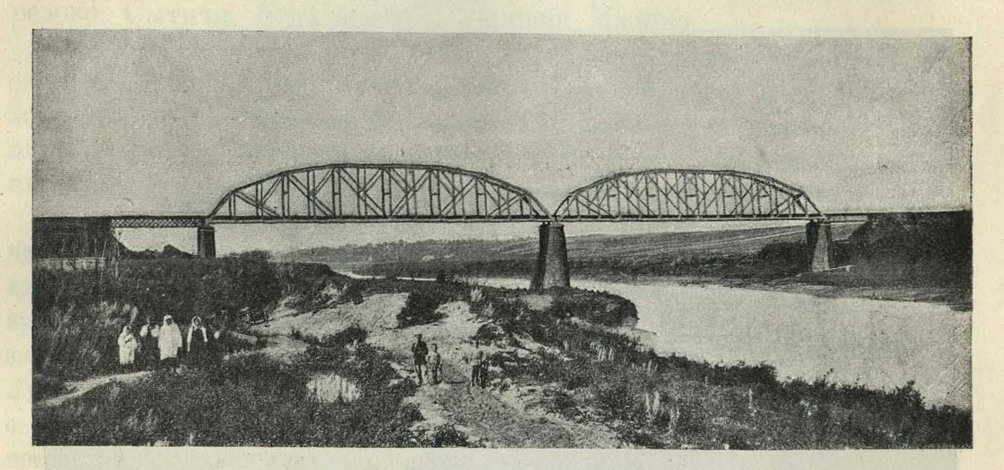
его торговыя сношенія. Извозъ въ то время обходился необыкновенно дешево, такъ какъ человѣческій трудъ почти не имѣлъ цѣны. Но и послѣ паденія крѣпостнаго права, цѣны извоза по зимнему пути были еще таковы, что торговля могла держаться. Такъ, по изслѣдованію Раевскаго, [1]) въ 60-хъ годахъ среднія цѣны извоза съ пуда зимой были:

отъ Ливенъ до Бѣлева	190	вер.	13 к.
» Ефремова до Бѣлева	150	»	11 »

Послѣ проведенія желѣзныхъ дорогъ, оставившихъ Бѣлевъ въ сторонѣ, и обмелѣнія р. Оки, ставшей у города несудоходной, торговое положеніе Бѣлева должно было рушиться. И дѣйствительно городъ потерялъ свое значеніе и ростъ его пріостановился.

[1]) М. Раевскій. Западный районъ экспедиціи по изученію хлѣбной торговли, ч. II, стр. 102.

Ко времени открытія желѣзныхъ дорогъ, обошедшихъ Бѣлевъ, въ немъ было около 9 тыс. жителей и перепись 1897 года застала въ Бѣлевѣ только 9538 человѣкъ. По даннымъ на 1 января 1910 г. въ Бѣлевѣ числится 11.100 человѣкъ. Торговое оживленіе въ Бѣлевѣ наступило только послѣ проведенія черезъ него Данково-Смоленской дороги, и уже нынѣ замѣтны признаки торговаго возрожденія Бѣлева.



Мостъ черезъ р. Оку въ г. Бѣлевѣ.

Наиболѣе крупными по производству промышленными заведеніями являются: паровая мельница Лямина, производительностью до 1.200 пудовъ въ сутки, пенькотрепальное заведеніе И. И. Бочарова, съ годовымъ оборотомъ до 500 тыс. пуд. пакли, мыловаренный заводъ Д. М. Федосѣева, вырабатывающій около 7.000 пуд. мыла и 6 кирпичныхъ заводовъ, выдѣлывающихъ нѣсколько милліоновъ штукъ кирпича.

Бѣлевъ замѣчателенъ садоводствомъ; въ немъ сады почти при каждомъ домѣ, такъ что весь Бѣлевъ лѣтомъ утопаетъ въ зелени; но сады эти, за небольшимъ исключеніемъ, очень невелики. Въ Бѣлевѣ находится весьма извѣстное заведеніе А. А. Прохорова для сушки плодовъ, приготовленія пастилы, кореньевъ и овощей. Оно вырабатываетъ и отправляетъ по желѣзной дорогѣ до 10 тыс. пуд. пастилы и до 8 тыс. пуд. кореньевъ и овощей въ годъ.

Въ Бѣлевѣ бываетъ ежегодно съ 28 августа по 10 сентября ярмарка, обороты которой въ прежнее время доходили до милліона рублей; теперь ярмарка потеряла свое значеніе и обороты ея небольшіе.

Въ Бѣлевѣ коренное депо съ двумя паровозными зданіями, каждое на 15 стойлъ и мастерскія для малаго ремонта паровозовъ и вагоновъ.

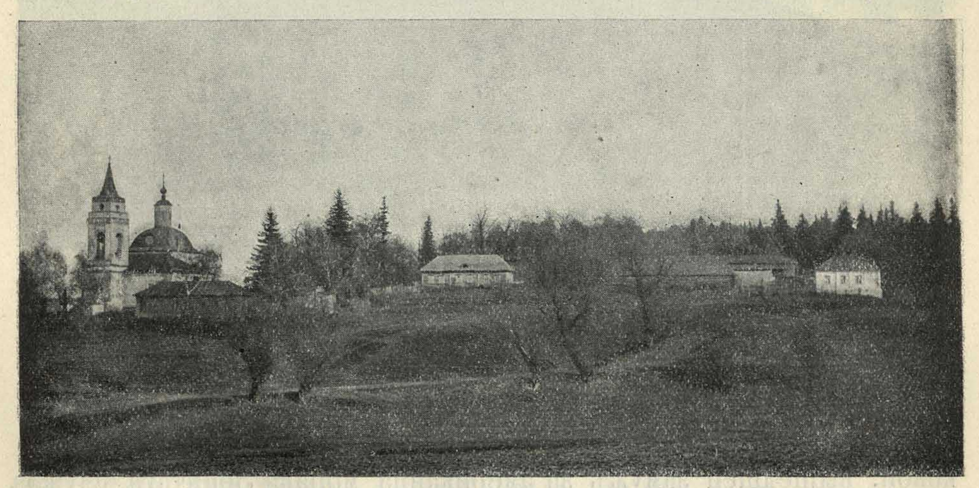
При станціи одинъ частный хлѣбный складъ, пять лѣсныхъ и два керосиновыхъ склада.

Въ 1911 г. со ст. Бѣлевъ отправлено болѣе 63 тыс. пассажировъ и 1.049 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 1.231 т. п. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ, живность, дрова, веревки, пенька и въ прибытіи мануфактура, нефтяные продукты, лѣсные матеріалы и хлѣбные грузы.

Въ историческомъ отношеніи Бѣлевъ извѣстенъ, какъ очень древній городъ. Онъ упоминается впервые въ половинѣ XII вѣка (1148 г.). Остатковъ старины въ немъ никакихъ не сохранилось.

Въ городѣ реальное училище и женская гимназія, епархіальное и духовное училища, 3-хъ классное мужское училище въ память поэта В. А. Жуковскаго, читальня его имени, нѣсколько городскихъ училищъ, 2-хъ-классное желѣзнодорожное училище и вдовій домъ имени Императрицы Елизаветы Алексѣевны, супруги Александра I, скончавшейся въ г. Бѣлевѣ. Въ городѣ два монастыря — мужской и женскій и въ 7 верстахъ отъ города мужской Жабынскій монастырь во имя Преподобнаго Макарія Жабынскаго.

Въ 2-хъ верстахъ отъ Бѣлева, близъ рѣчки Выри, по большой дорогѣ на г. Болховъ, лежитъ село Мишенское — родина



Усадьба въ с. Мишенскомъ, гдѣ родился В. А. Жуковскій.

поэта В. А. Жуковскаго. Мишенское принадлежитъ теперь инженеру С. А. Беэръ. Въ селѣ Мишенскомъ около 100 дворовъ; имѣніе же С. А. Беэръ заключаетъ 420 дес., съ поемными лугами на р. Окѣ. Въ имѣніи правильные десятипольные сѣвообороты, сѣмянное, молочное и лѣсное хозяйство, опытное поле, двѣ школы,

изъ которыхъ одна четырехклассная въ память Императора Александра II, воспитателемъ котораго былъ поэтъ В. А. Жуковскій, построенная по проекту сына поэта П. В. Жуковскаго.

Въ концѣ восемнадцатаго вѣка Мишенское принадлежало Аѳанасію Ивановичу Бунину, отцу поэта Жуковскаго, который здѣсь родился и провелъ время своего дѣтства. Мишенское было тогда богатымъ помѣстьемъ, съ громадной усадьбой, оранжереями, садами, прудами и большимъ паркомъ. Барскій большой деревянный домъ имѣлъ два флигеля, и въ одномъ изъ нихъ родился Жуковскій. Въ первой четверти прошлаго столѣтія имѣніе перешло по наслѣдству къ старшей внучкѣ Бунина, Аннѣ Петровнѣ Юш-



Домъ В. А Жуковскаго въ с. Мишенскомъ.

ковой, вышедшей замужъ за американца моряка Зоннтага, служба котораго требовала житья молодыхъ въ Одессѣ. Американецъ рѣшилъ, что дома всего лучше сохранятся въ разобранномъ видѣ, сломалъ ихъ и сложилъ въ сараѣ, гдѣ матеріалъ и пролежалъ свыше 30 лѣтъ. Садъ и оранжереи пришли въ упадокъ. Возвратившись въ пятидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія, овдовѣвшая А. П. Зоннтагъ, изъ матеріала старыхъ домовъ построила неболь-

шой домъ въ семь комнатъ съ двумя малыми балконами. Архитектура дома совершенно несходна со старымъ домомъ. Для сохраненія постройки весь домъ обложенъ снаружи, какъ сплошнымъ чехломъ, слоемъ кирпича. Мебели Жуковскаго въ этомъ домѣ не осталось никакой. Лишь небольшая часть ея сохранилась со времени Аѳанасія Ивановича Бунина, а остальное завела Анна Петровна Зоннтагъ. Семейная переписка Жуковскаго, его столъ и его портреты хранятся въ другомъ имѣніи Уткинѣ, въ 18 верстахъ отъ Бѣлева, по тому же Болховскому тракту, принадлежащемъ Маріи Васильевнѣ Беэръ, рожденной Елагиной, праправнучкѣ Бунина. Отъ прежняго Мишенскаго осталась лишь часть парка, съ вѣковыми елями, церковь, построенная А. И. Бунинымъ, съ иконостасомъ итальянской живописи (жестоко попорченной усердной реставраціей одного изъ управляющихъ) и семейная усыпальница рода Буниныхъ, съ могилой А. И. Бунина [1]).

По сосѣдству съ с. Мишенскимъ, при той же рѣчкѣ Выри, находится село Долбино,—родовое имѣніе Кирѣевскихъ. Здѣсь, подъ вліяніемъ В. А. Жуковскаго и А. А. Елагина, получили воспитаніе И. В. Кирѣевскій,—одинъ изъ основателей и главныхъ представителей славянофильства въ русской литературѣ и братъ его П. В. Кирѣевскій,—собиратель народныхъ былинъ и пѣсенъ.

Монаенки. (303 вер. отъ Смоленска, въ Бѣлевск. уѣздѣ). Въ разстояніи около 8 верстъ отъ станціи село Монаенки, съ населеніемъ до 5000 челов. Здѣсь бываютъ двѣ ярмарки въ году, 6 августа и 26 ноября, и еженедѣльные базары по субботамъ. Село Монаенки извѣстно значительнымъ отходомъ на заработки женщинъ, составляющихъ особыя артели для выполненія разнаго рода работъ.

Работа станціи слабая; отправляется, главнымъ образомъ, лѣсъ и въ незначительномъ количествѣ хлѣбъ.

На станціи имѣется артезіанскій колодезь, глубиною 43,55 саженъ, дающій жесткую воду.

Арсеньево. (319 вер. отъ Смоленска, въ Одоевск. уѣздѣ). Станція получила названіе по имени мѣстнаго землевладѣльца г. Арсеньева, экономія котораго, въ 1000 десят., съ винокуреннымъ заводомъ расположена по сосѣдству.

---

[1]) Свѣдѣнія о с. Мишенскомъ сообщены инженеромъ С. А. Беэръ, которому выражается за это благодарность.

Главными предметами отправки служатъ хлѣбъ, пенька, картофель и яблоки. На станціи имѣется сберегательная касса, а вблизи почтовое отдѣленіе.

При станціи возникла ссыпка хлѣба, устроенъ частный амбаръ и основалась торговля лѣсомъ, но работа станціи небольшая.

Ближайшіе къ станціи населенные пункты: село Ивановка—1.000 жит., сельца — Астапово и Ямонтово по 500 жит., село Нивны — 500 жит. и сельца: Боброво—1.000 и Прилѣпы—700 жит.

Въ 25 верстахъ—гор. Одоевъ, отправляющій и получающій грузы черезъ станцію Арсеньево. Въ г. Одоевѣ сохранились остатки крѣпости, осаждавшейся Ягайломъ въ 1380 году, а близъ Одоева находится Анастасовъ монастырь, основанный въ XVI вѣкѣ удѣльнымъ княземъ Иваномъ Воротынскимъ. Во второй половинѣ XVIII вѣка монастырь этотъ упраздненъ. Каменный храмъ монастыря, построенный въ 1673 году, представляетъ выдающійся памятникъ мѣстной архитектуры. Снимокъ храма помѣщенъ въ первомъ выпускѣ «памятниковъ искусства Тульской губерніи» (Москва, 1912 г.).

Въ окрестностяхъ Арсеньева развито садоводство. Въ 20 верстахъ, въ с. Ивицахъ, находятся сады г.г. Лихарева и Сабурова, имѣющіе до 4 тыс. плодовыхъ деревьевъ. Въ сосѣднемъ сельцѣ Алехинѣ землевладѣлица Иванская имѣетъ садъ въ 5 тыс. деревьевъ. Въ Ивицкой волости садоводство распространено и среди крестьянъ. 140 домохозяевъ этой волости имѣютъ сады, съ общимъ количествомъ деревьевъ до 5 тыс.

Истьино. (335 вер. отъ Смоленска, въ Бѣлевск. уѣздѣ). Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи село Бѣлый Колодезь и въ 4-хъ — село Мокрое съ выселками. Близъ станціи положено начало торговому поселку: имѣется уже лавка, лѣсной и хлѣбный склады, одна паровая мельница и двѣ мельницы съ нефтяными двигателями.

Въ разстояніи отъ 2 до 10 верстъ расположено нѣсколько имѣній: Соколовой, Долинина-Иванскаго, Васильева, Роопъ и Ванновскаго, графа Вальвица, Федорова и Паншиной.

Въ окрестностяхъ станціи производились въ 1900 году развѣдки желѣзной руды, признаковъ которой здѣсь много. Въ имѣніи «Лѣски», принадлежащемъ горному инженеру Мейнгардту (въ 12 вер. отъ станціи), развѣдками обнаруженъ рудный пластъ, но достоинство его оказалось непригоднымъ для эксплоатаціи.

Горбачево. (352 вер. отъ Смоленска, въ Черниск. уѣздѣ). Станція близъ села того же имени. Она представляетъ собою весьма оживленный узловой пунктъ на пересѣченіи Рязанско-Уральской и Московско-Курской дорогъ.

На этой станціи совершены „желѣзнодорожныя обрядности“ по перевозкѣ тѣла *Льва Николаевича Толстого* до станціи „Засѣка“. Изъ Астапова тѣло Л. Н. Толстого было отправлено, съ особымъ поѣздомъ 8 ноября 1910 г., въ 1 ч. 10 мин. дня, и перевезено до Горбачева безъ желѣзнодорожныхъ документовъ съ такимъ почетомъ, какъ подобаетъ великому человѣку. Но въ Горбачевѣ, для дальнѣйшей перевозки по казенной Московско-Курской дорогѣ, потребовалось выполнить „установленныя правила“ и составить документы. Была составлена накладная большой скорости за № 690, отъ имени графа Андрея Толстого, которымъ уплачено при отправленіи за провозъ 7 руб. 59 коп. и гербоваго сбора: по накладной 15 коп. и по дубликату 5 коп., а всего 7 руб. 79 коп. Гробъ съ великими останками переданъ на Московско-Курскую дорогу въ вагонѣ № 907, по передаточной вѣдомости № 976, въ 9 часовъ вечера 8 ноября 1910 г., за подписями агентовъ сдающей и принимающей дорогъ и съ наложеніемъ штемпелей. Со стороны Рязанско-Уральской дороги „сдалъ агентъ С. Глаголевъ“, со стороны Московско-Курской „принялъ агентъ (подпись неразборчива)“. На передаточной вѣдомости значится: „грузы VI категоріи А“; въ графѣ же „наименованіе груза“ показано: „гробъ съ покойникомъ, проводникъ по билету II класса № 1—3“. Такое же „наименованіе груза“ показано и въ накладной, но въ ней ,сверхъ того, отмѣчено въ рубрикѣ „приложеніе къ накладной“: „удостовѣреніе рязанскаго губернатора на рукахъ“.

Время составленія накладной показано 9 ноября, тогда какъ передача по ней „груза“ состоялась 8 ноября, т. е. ранѣе принятія „груза“ къ перевозкѣ.

Въ 3 вер. отъ ст. Горбачево Рязанско-Уральская ж. д. пересѣкаетъ Московско-Курскую желѣзнымъ путепроводомъ, отверстіемъ 7 саж. Мѣстность здѣсь косогористая, изрѣзанная оврагами.

На станціи имѣется депо на одно стойло и начальное желѣзнодорожное училище на 70 человѣкъ.

Въ районѣ станціи находятся винокуренные заводы: въ Кобылинскомъ имѣніи (1.565 дес.), арендуемомъ г. Новосильцевымъ,—въ 12 вер., выкуривающій болѣе 100 тыс. ведеръ спирта въ 40°; въ имѣніи кн. Га-

гарина, при с. Аксентьевѣ,—въ 18 вер. и при с. Воскресенскомъ — въ 28 вер. Спиртъ съ послѣднихъ двухъ заводовъ отправляется для очистки на заводъ при с. Барятино, въ 12 вер. отъ станціи Дворики.

Пономарево. (366 вер. отъ Смоленска, въ Черноск. уѣздѣ). Станція при рѣкѣ Плавѣ, въ 250 саженяхъ отъ перекрывающаго эту рѣку желѣзнаго трехпролетнаго моста, отверстіемъ 39 саж.

Названіе станція получила отъ торг. дома бр. Пономаревыхъ, владѣвшаго мельницей, при с. Урусовѣ, возлѣ станціи. Теперь эта мельница принадлежитъ «товариществу Урусовской мукомольной мельницы». Мельница деревянная въ 6 этажей; при мельницѣ 3 каменныхъ склада на 260 ваг. Мѣстность эта входитъ въ составъ Сергіевскаго мукомольнаго района и въ торговомъ отношеніи довольно оживлена. Въ селѣ при станціи имѣются базары, на которые привозится для продажи преимущественно крестьянскій хлѣбъ.

Теплое. (383 вер. отъ Смоленска, въ Крапивенск. уѣздѣ). Станція названа по имени находящагося недалеко отъ нея села „Теплое". При станціи—двѣ мукомольныя мельницы, пять хлѣбныхъ и два лѣсныхъ склада. Въ районѣ станціи, при деревнѣ Озерки и селѣ Алексѣевскомъ,—очень извѣстныя имѣнія Долинина-Иванскаго и П. И. Левицкаго.

Въ имѣніи Долинина-Иванскаго—одно изъ крупнѣйшихъ сѣмянныхъ хозяйствъ, а имѣніе г. Левицкаго замѣчательно системой хозяйства съ усовершенствованными сѣвооборотами, скотоводствомъ симментальской породы и лѣсоразведеніемъ, практикуемымъ давно и доведеннымъ до значительныхъ размѣровъ; въ этомъ имѣніи—крахмальный и винокуренный заводы [1]).

Въ 1911 г. со ст. Теплое отправлено болѣе 4 тыс. пассажировъ и 1.109 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 202 т. п. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ, въ прибытіи—мануфактура, нефтяные продукты и лѣсные матеріалы.

Огарево. (392 вер. отъ Смоленска, въ Крапивенск. уѣздѣ). Станція въ 6 верстахъ отъ большого торговаго села Огарева, съ населеніемъ до 1800 чел., еженедѣльными базарами и ярмарками.

Окрестное населеніе занимается исключительно земледѣліемъ, но, кромѣ хлѣба, воздѣлывается сахарная свекловица, отправляемая со станціи Огарево на ближайшіе сахарные заводы.

---

[1]) Кратк. справочн. свѣд. о нѣкотор. русск. хозяйств., вып I., Спб., 1900 г.

Водоснабженіе станціи устроено изъ артезіанскаго колодца, глубиною 67,14 саж.

Волово. (411 вер. отъ Смоленска, въ Богородицк. уѣздѣ). Станція въ 1½ верстѣ отъ с. Волово, съ населеніемъ болѣе 2 тыс. чел. При станціи уже возникъ торговый поселокъ, въ которомъ скупается подвозимый сюда для продажи хлѣбъ.

Ст. Волово—узловой пунктъ. Близъ этой станціи Рязанско-Уральская ж. д. пересѣкаетъ вѣтвь Елецъ—Узловая Сызрано-Вяземской ж. д., проходя надъ нею по желѣзному путепроводу, отверстіемъ 7 саж.

На станціи оборотное депо, съ паровознымъ зданіемъ на 8 стойлъ, и начальное желѣзнодорожное училище на 50 чел.

Со станціи Волово въ 1911 году отправлено болѣе 6 тыс. пассажировъ и 421 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 483 т. п. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ и картофель, въ прибытіи—лѣсные матеріалы, каменный уголь и свекловичныя выжимки.

Дворики. (426 вер. отъ Смоленска, въ Богородицк. уѣздѣ). Станція въ 3-хъ вер. отъ с. Любимовки. При станціи образовался поселокъ, въ которомъ производится ссыпка хлѣбовъ. Здѣсь же устроена А. П. Тихановымъ шасталка, обрабатывающая въ годъ до 200 ваг. овса.

Въ Дворикахъ куплены были 31 октября 1910 г. билеты II класса для Льва Николаевича Толстого—до Ростова на Дону, куда онъ желалъ уѣхать, но доѣхалъ только до Астапова.

Въ 6 и 8 вер. отъ станціи—большія села: Непрядва и Никитское. Въ послѣднемъ до 6.500 жит. и еженедѣльные базары. При с. Любимовкѣ—въ 3-хъ вер. и деревнѣ Пруды—въ 6 вер. крахмальные заводы бр. Тихоновыхъ, вырабатывающіе въ годъ до 75 ваг. крахмала. Въ 12 вер.,—при с. Барятино, винокуренный и ректификаціонный заводъ С. Т. Филиппова.

Въ 1911 г. со станціи Дворики отправлено болѣе 3 тыс. пассажировъ и 718 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 58 т. п. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ, картофель, сырая картофельная мука, картофельная гуща, винный спиртъ и свекловица.

Птань. (442 вер. отъ Смоленска, въ Ефремовск. уѣздѣ). Названіе станція получила отъ села Никольско-Птань, находящагося, въ 4 верстахъ, при рѣчкѣ Птани. Противъ станціи расположено имѣніе И. А. Стебута „Кроткое“, весьма замѣчательное въ сельскохозяйственномъ отношеніи. Имѣніе это небольшое по площади, всего 578 десятинъ; въ немъ практикуются усовершенствован-

ные сѣвообороты, культивируются разнообразныя растенія и примѣняется значительное удобреніе черноземной почвы; около 30 лѣтъ производятся здѣсь меліоративныя работы, направленныя къ обращенію неудобныхъ участковъ въ удобныя земли и къ предупрежденію размыва овраговъ. Въ имѣніи 33 дес. лѣса, изъ которыхъ 25 дес. засажены искусственно. [1]).

При станціи развилась ссыпка хлѣба и поселилось нѣсколько скупщиковъ, устроившихъ здѣсь ссыпные амбары и двѣ мукомольныя мельницы.

Въ 12 вер. отъ Птани, на р. Непрядвѣ, въ предѣлахъ Богородицкаго уѣзда, при большомъ и торговомъ селѣ Михайловскомъ, съ населеніемъ до 3.500 чел., находится крупное имѣніе гр. Бобринскихъ съ значительными сахарнымъ, винокуреннымъ заводами и каменноугольными рудниками. При винокуренномъ заводѣ откармливается ежегодно до 1.000 гол. рогатаго скота, вывозимаго въ столицы на убой. Лѣса въ имѣніи до 3.000 дес., преимущественно дубоваго, который правильно эксплоатируется.

Изъ другихъ имѣній слѣдуетъ упомянуть имѣнія генерала Палицына, бывшее великаго князя Николая Николаевича, и кн. Горчакова. На земляхъ этихъ имѣній по обѣимъ сторонамъ желѣзнодорожнаго полотна находится залежь желѣзной руды. Для эксплоатаціи руды образовано было «Ефремовское металлургическое общество», но руда оказалась низкаго достоинства, и дѣло ликвидировано.

Станцію окружаютъ села: Никольское, Сергіевское, Маховое, Каменка, Коломенское, съ населеніемъ отъ 600 до 2.000 душъ, и много деревень, жители которыхъ занимаются хлѣбопашествомъ; часть мужскаго населенія уходитъ въ отхожій промыселъ.

Со станціи отправляется хлѣбныхъ грузовъ около 1.500.000 пуд. въ годъ, а прибываетъ на станцію: лѣсной матеріалъ, керосинъ, рыба, соль, антрацитъ, пшеничная мука, мануфактура и бакалея — всего въ годъ около 350.000 пуд. Пассажировъ отправляется въ годъ болѣе 7 тыс. человѣкъ.

Куликово Поле. (458 вер. отъ Смоленска, въ Ефремовск. уѣздѣ). Въ 15 верстахъ къ сѣверу отъ станціи расположено историческое Куликово поле, на которомъ происходила знаменитая Куликовская битва, рѣшившая участь татарскаго ига.

„Куликовская битва, стоящая въ самой срединѣ нашей тысячелѣтней исторической жизни, всегда будетъ возбуждать въ

[1]) Описаніе отдѣльныхъ русскихъ хозяйствъ, вып. I, Спб., 1897 г., стр. 43—52.

насъ восторженно благоговѣйное удивленіе и производить въ насъ трогательно-отрадное впечатлѣніе, какъ высокій героическій подвигъ нашихъ предковъ. Участники Куликовской битвы—это наши родные крестоносцы, шедшіе подъ знаменемъ креста противъ темнаго татарскаго царства защищать свою вѣру, завоевать



свою свободу и отражать напоръ дикой всеразрушающей орды. И наши крестоносцы совершили великое дѣло. Что было бы, если бы побѣда осталась на сторонѣ Мамая? Повторились бы времена Батыевы, только въ болѣе ужасномъ видѣ... И тогда русскимъ пришлось бы, можетъ быть, еще долго-долго дожидаться дня своего освобожденія отъ ненавистнаго татарскаго ига. Но пол-

чища Мамаевы были истреблены, и для народа русскаго засіяла свѣтлая и радостная заря свободы" [1])...

Потомки кланяйтесь.... они легли за васъ,
Паденьемъ славнымъ ихъ,—отечество возстало!

На Куликовомъ полѣ, на „Красномъ холмѣ", съ котораго Мамай наблюдалъ за ходомъ битвы и разбитый бѣжалъ, поставлена въ 1848 г. чугунная колонна. Мѣсто это въ лѣтописяхъ Куликовской битвы названо „высокимъ шеломянемъ". Памятникъ стоитъ въ центрѣ правильнаго четыреугольника, обсаженнаго ветлами. Вокругъ всего памятника идетъ убитая кирпичемъ дорожка, самый четыреугольникъ окруженъ рвомъ и валомъ. Три очень высокія террасы ведутъ къ самой чугунной колоннѣ, по гранямъ которой расположены арматуры—шлемъ. щитъ и мечъ эпохи Куликовскаго боя. Колонну вѣнчаетъ золоченная главка, несущая огромный-же рѣзной крестъ. На одной изъ сторонъ колонны надпись: „Побѣдителю татаръ великому князю Дмитрію



Памятникъ на Куликовомъ полѣ.

[1]) Е. Тихомировъ. Куликовская битва. Москва, изд. 6-е, стр. 60—61.

Іоанновичу Донскому признательное потомство. Лѣто отъ Рождества Христова 1848 года". [1]).

Въ 1½ вер. отъ ст. Куликово Поле находится большое торговое с. Куркино (4.000 жит.), по имени котораго станція называлась до 1911 года, когда, по ходатайству Историческаго Общества, была переименована въ цѣляхъ ознаменованія исторической мѣстности.

Въ с. Куркино бываютъ еженедѣльные базары и 29 августа — ярмарка, продолжающаяся 2 дня, есть почтово-телеграфное отдѣленіе, аптека и проч.

Ст. Куликово Поле не имѣетъ питьевой воды, которая подвозится сюда въ приспособленномъ вагонѣ съ другихъ станцій. Вода же для паровозовъ доставляется съ водокачки въ с. Куркинѣ.

При ст. Куликово Поле — 11 частныхъ хлѣбныхъ складовъ на 400 т. п. и желѣзнодорожный завозный складъ на 112 ваг.

Въ 1911 г. со станціи отправлено болѣе 10 тыс. пассажировъ и 2.253 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 781 т. п. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ, мука, крахмалъ, картофель и скотъ, въ прибытіи—мануфактура, нефтяные продукты и лѣсные матеріалы.

Районъ ст. Куликово Поле богатъ крахмальными заводами. Такихъ заводовъ, въ разстояніи отъ 3 до 22 верстъ, находится 11. Въ этомъ же районѣ три довольно значительныхъ винокуренныхъ завода. Винокуренные заводы работаютъ для казенныхъ винныхъ складовъ и отправляютъ значительную часть своихъ продуктовъ въ склады гужемъ. Крахмальные заводы, напротивъ, отправляютъ по желѣзной дорогѣ всю свою выработку.

Въ разстояніи 1½ вер. экономія купца Вознесенскаго, съ крахмальнымъ, винокуреннымъ и лѣсопильнымъ заводами и паровой мельницей и въ такомъ же разстояніи—экономія Игнатьева, площадью въ 1.000 дес., изъ которыхъ 150 дес. дубоваго лѣса. Изъ болѣе удаленныхъ отъ станціи имѣній заслуживаетъ вниманія имѣніе С. Г. Писарева, при сельцѣ «Ново-Лаврово», въ 13 вер. отъ станціи. Въ этомъ имѣніи, площадью 1.307 дес., культивируется, главнымъ образомъ, овесъ, картофель и рожь при трехъ и четырехпольныхъ сѣвооборотахъ. Имѣется большой фруктовый садъ преимущественно изъ яблонь, грушъ и вишень, занимающій 15½ дес. и обширные питомники. При имѣніи — винокуренный заводъ, выкуривающій до 3 милл. градусовъ спирта и водяная мельница.

Лежащее въ 20 вер. отъ станціи с. Екатерининское замѣчательно тѣмъ, что здѣсь въ имѣніи С. Н. Бѣгичева, другъ его, А. С. Грибоѣдовъ писалъ свое знаменитое «Горе отъ ума» [2]). Автографъ «Горя отъ ума»,

[1]) И. Афремовъ. Куликово поле. Москва, 1849 г., стр. 66 — 71. „Родной край" Орелъ, 1899 г. т. III, стр. 142.

[2]) Памятники искусства Тульской губерніи, годъ I, вып. II, Москва, 1912 г., примѣч. 11.

подаренный авторомъ С. Н. Бѣгичеву и хранящійся нынѣ въ Московскомъ Историческомъ музеѣ, представляетъ самую раннюю изъ всѣхъ извѣстныхъ редакцій комедіи (1823 г.).

Политово. (480 вер. отъ Смоленска, въ Данковск. уѣздѣ). Станція при сельцѣ Политовѣ и селахъ Покровскомъ (Монастырищѣ) и Малинкѣ. Въ этихъ селеніяхъ въ общемъ до 3800 жит.

Торговое значеніе станціи небольшое и отправка съ нея грузовъ незначительна.

Въ поселкѣ около станціи имѣется небольшая мельница съ нефтянымъ двигателемъ.

Станція снабжается водой изъ устроеннаго здѣсь артезіанскаго колодца, глубиною 66,86 саж.

Данковъ. (499 вер. отъ Смоленска). Въ XV вѣкѣ Данковъ былъ городомъ обширнымъ и замѣчательнымъ. Тогда онъ имѣлъ значеніе крупнаго перевалочнаго пункта въ международной торговлѣ и былъ мѣстомъ отправки русскихъ произведеній, выходившихъ изъ Россіи воднымъ путемъ по Дону до Азова и по морю до Кафы и Константинополя и складочнымъ мѣстомъ для товаровъ, привозившихся тѣмъ-же путемъ въ Россію [1]. Баронъ Герберштейнъ, писавшій въ первой половинѣ XVI в., говоритъ о Данковѣ, какъ о древнемъ разрушенномъ городѣ [2]. Впрочемъ, древній Данковъ стоялъ не тамъ, гдѣ находится нынѣшній; онъ былъ построенъ въ верхнихъ частяхъ Дона, на мѣстѣ, гдѣ нынѣ расположено село Стрѣшнево, въ 30 вер. отъ современнаго Данкова. Площадь бывшаго города занимала пространство длиною около версты и въ полверсты шириною вдоль берега Дона, имѣющаго въ этомъ мѣстѣ до 50 саженъ высоты; холмы и ямы, покрывающіе площадь и нынѣ заросшіе травою, свидѣтельствуютъ о бывшихъ здѣсь нѣкогда зданіяхъ. [3]).

Нынѣшній Данковъ, или правильнѣе Донковъ, основанъ по повелѣнію царя Іоанна Васильевича Грознаго въ 1571 г., съ цѣлью прикрыть южныя границы государства отъ набѣговъ крым-

---

[1]). Н. Костомаровъ. Очеркъ торговли Московск. государ., стр. 11 и С. М. Соловьевъ. Исторія Россіи, т. I-й, стр. 1696.

[2]) Баронъ Герберштейнъ. Записки о Московіи, переводъ Анонимова. Спб., 1866 г., стр. 103.

[3]) Барановичъ, М. Рязанская губ., Спб., 1860 г. стр. 516 и 547.

скихъ татаръ. Сыгравъ роль укрѣпленнаго пункта, Данковъ превратился въ мирный торговый центръ, но уже не для связей съ Востокомъ, а для болѣе скромныхъ внутреннихъ сношеній; значеніе его до проведенія желѣзныхъ дорогъ хотя и не было великимъ, но все-же поддерживалось. Черезъ Данковъ шелъ гужевой путь изъ Воронежа и Ельца на Михайловъ, Зарайскъ и Коломну. Когда-то это былъ чуть ли не самый большой гужевой путь къ Москвѣ. [1]). Это оживляло торговлю Данкова; когда же Данковъ былъ обойденъ желѣзными дорогами, то совсѣмъ потерялъ значеніе. Въ 1860 г. въ Данковѣ было всего 3971 чел. населенія и онъ считался однимъ изъ бѣднѣйшихъ, но съ проведеніемъ къ Данкову желѣзной дороги для него вновь наступилъ періодъ оживленія. По переписи 1897 г. въ Данковѣ, съ его пригородными слободами, было уже 9097 жит., а на 1 января 1910 г. числится 10.200 чел.

«Данковъ расположенъ въ мѣстности, окруженной со всѣхъ сторонъ возвышенностями, на правомъ берегу Дона, при впаденіи въ него рѣчки Вязовни. Какъ берега Дона, такъ въ особенности берега р. Вязовни, весьма круты, мѣстами обрывисты, достигая до 30 саж. высоты. Около самаго города, по Вязовнѣ, производятся обширныя ломки строительнаго камня (известняка)» [2]).

Промышленное значеніе города невелико, но торговля годъ отъ году возрастаетъ и нынѣ годовой оборотъ достигаетъ уже $1^1/_2$ милл. руб. Главнѣйшая отрасль торговли Данкова хлѣбная. Въ городѣ бываютъ еженедѣльные базары и три ярмарки въ году (15 апрѣля, на пятой недѣлѣ послѣ Пасхи и 8 Сентября). Главными предметами торговли на этихъ ярмаркахъ служитъ скотъ и лошади. Общій оборотъ ярмарокъ достигаетъ 250 тыс. руб.

Въ городѣ двѣ паровыя мельницы съ шасталками: С. П. Голева и А. А. Лебедева.

Изъ учебныхъ заведеній здѣсь имѣются: частная женская прогимназія, мужская казенная гимназія, духовное училище и три городскихъ училища.

Желѣзнодорожная станція отстоитъ отъ города на $1^1/_2$ вер. и соединена съ нимъ шоссейной дорогой, содержимой на средства Общества Рязанско-Уральской ж. д.

---

[1]) В. Чаславскій. Хлѣбн. торговля въ центр. Россіи, ч. I, стр. 133.

[2]) П. А. Земятченскій. Желѣзныя руды центральной части Европейской Россіи, стр. 149.

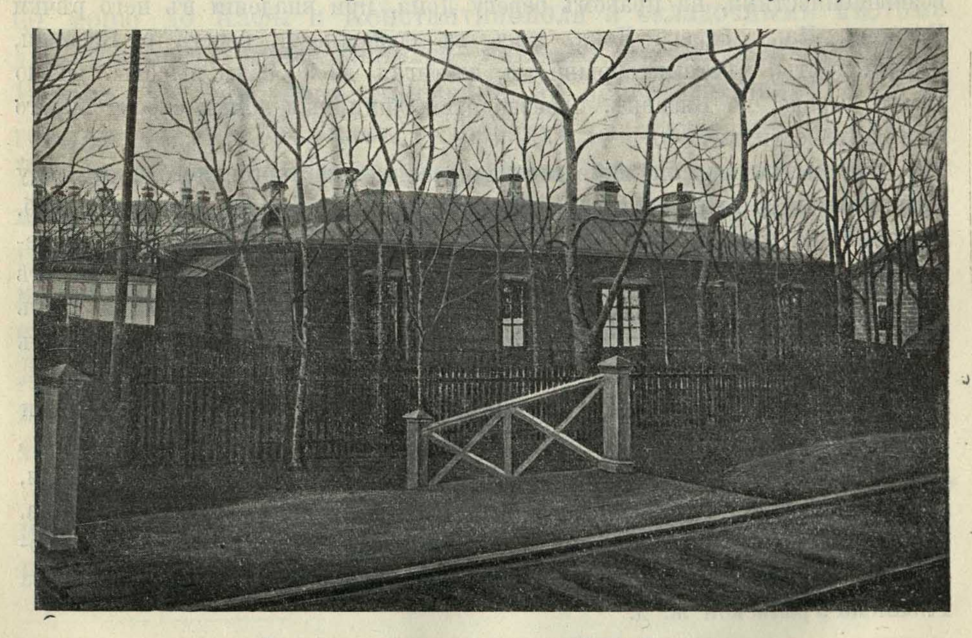
При станціи элеваторъ на 200 тысячъ пудовъ, работа котораго за 5 лѣтъ видна изъ слѣдующей таблицы.

Годъ поступленія.	ПОСТУПИЛО.				ИТОГО.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	35.990	2.230	317.019	1.188	356.427
1907	—	71.984	307.318	3.722	383.024
1908	3.000	66.332	426.230	—	495.562
1909	—	44.359	374.707	—	419.066
1910	2.689	22.070	641.809	—	666.568
Всего . .	41.679	206.975	2.067.083	4.910	2.320.647

Кромѣ элеватора, при станціи два завозныхъ хлѣбныхъ склада на 93 ваг., пакгаузы на 100 ваг. и резервуаръ для нефти на 60 тыс. пуд.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ отправкѣ $16^1/_2$ тыс. пассажировъ и 1.578 тыс. пуд. грузовъ; прибыло на станцію разныхъ грузовъ 1.157 т. п. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ, мука и скотъ, а въ прибытіи—мануфактура, нефтяные продукты, лѣсные матеріалы, дрова и соль.

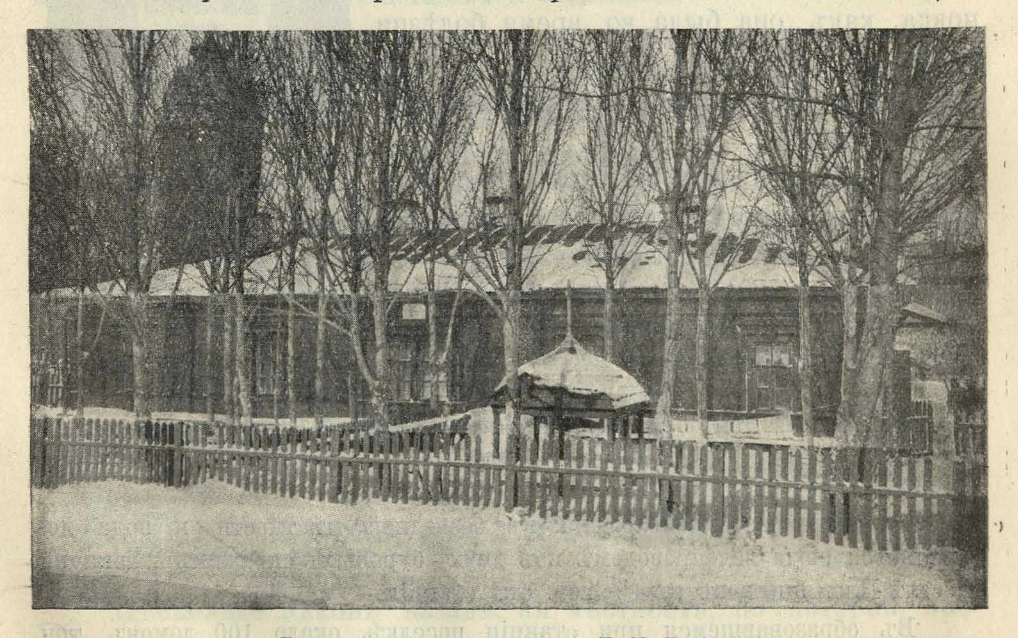
Астапово. (521 вер. отъ Смоленска, въ Данковск. уѣздѣ). Узло-



Домъ, въ которомъ скончался Л. Н. Толстой.
(Съ картины И. Зотова „Астапово 7/XI“, принадлежащей Д. А. Матренинскому).

вая станція для линій, идущихъ изъ Ельца въ Москву и изъ Смоленска въ Саратовъ.

Станція эта, прежде мало извѣстная, стала теперь исторической. Здѣсь 7 ноября 1910 г., въ 6 час. 5 мин., утра скончался *великій писатель земли русской графъ Левъ Николаевичъ Толстой*. Оставивъ 28 октября Ясную Поляну, Левъ Николаевичъ отправился въ Оптину пустынь, лежащую въ нѣсколькихъ верстахъ отъ г. Козельска, и оттуда въ Шемардинскій женскій монастырь (въ 18 вер. отъ Козельска) къ сестрѣ монахинѣ Маріи Николаевнѣ. Простившись съ сестрой, Левъ Николаевичъ рѣшилъ ѣхать въ Ростовъ на Дону, для чего и были куплены на станціи Дворики билеты. Въ дорогѣ онъ заболѣлъ и могъ доѣхать только до Астапова, гдѣ высадился 31 октября въ 7 час. вечера. На слѣдующій день стало извѣстно о тяжкой болѣзни Льва Николаевича и съ той поры станція Астапово стала тою точкою земного шара, къ которой была прикована мысль всего обра-



Домъ, въ которомъ скончался Л. Н. Толстой.

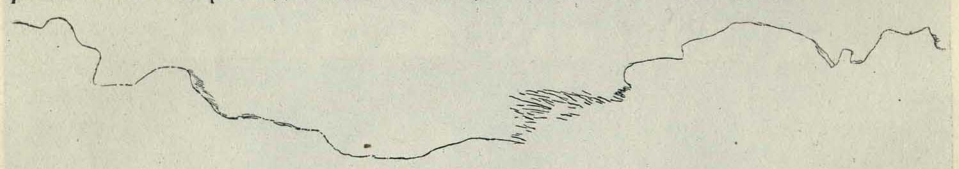
зованнаго міра, взволнованно слѣдившаго за ходомъ болѣзни мыслителя, къ голосу котораго прислушивались всѣ народы. Каждое движеніе температуры и пульса передавалось телеграфомъ во всѣ концы міра, и человѣчество съ тревогой ждало слѣдующихъ депешъ. Послѣдній уходъ Л. Н. Толстого для служенія людямъ,

отреченіе его съ этою цѣлью отъ личныхъ привязанностей, отъ семьи, еще болѣе расширили ту колоссальную славу, которую создалъ себѣ Л. Н. Толстой могуществомъ своего генія. Послѣдній актъ этой великой жизни окончился здѣсь, на станціи Астапово, въ квартирѣ начальника станціи И. И. Озолина, предоставленной имъ Л. Н. Толстому. Депеша, поданная въ 6 час. 15 мин. утра, 7 ноября 1910 г., оповѣстила міръ, что великое сердце перестало биться и что нѣтъ больше на землѣ Льва Николаевича Толстого [1]).

Комната, въ которой провелъ послѣдніе дни и почилъ Л. Н. Толстой, болѣе подъ жилье не предоставлена; въ ней администраціей Рязанско-Уральской желѣзной дороги сохранена вся обстановка, какъ она была во время болѣзни и смерти Льва Николаевича, и на домѣ укрѣплена бѣлая мраморная доска съ золотой надписью:



Мѣсто кончины великаго писателя посѣщается пассажирами всѣхъ проходящихъ станцію Астапово поѣздовъ.



Посмертная тѣнь Л. Н. Толстого, обрисованная на стѣнѣ комнаты, въ которой онъ скончался.

Ст. Астапово расположена въ безводной мѣстности и вода доставляется сюда водопроводомъ изъ двухъ буровыхъ скважинъ водокачки въ селѣ Племянниковѣ въ $4^1/_2$ вер. отъ станціи.

Въ образовавшемся при станціи поселкѣ, около 100 домовъ, три мельницы, желѣзнодорожное училище, церковь, почтово-телеграфное отдѣленіе и нѣсколько торговыхъ заведеній.

---

[1]) Пребываніе Л. Н. Толстого въ Астаповѣ описано И. И. Озолинымъ въ статьѣ, „Астаповскіе дни", помѣщенной въ книгѣ „Апостолъ мира и любви", Спб. 1911 г., стр. 96—110.

На станціи коренное депо, паровозное зданіе на 16 стойлъ и мастерскія для малаго ремонта паровозовъ.

Въ 1911 г. со станціи Астапово отправлено около 14 тыс. пассажировъ и 407 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 521 т. п. Въ отправленіи преобладалъ хлѣбъ въ зернѣ, въ прибытіи—лѣсные матеріалы, бакалейные товары и проч.

Халатово—разъѣздъ. (530 вер. отъ Смоленска, въ Раненбургск. уѣздѣ). Разъѣздъ получилъ названіе отъ бывшаго мѣстнаго землевладѣльца Халатова, при денежномъ участіи котораго былъ устроенъ.

Имѣніе Халатова впослѣдствіи перешло къ торговому дому «бр. Алферовы»; въ имѣніи устроена большая паровая мельница.

Ближайшіе къ разъѣзду населенные пункты: деревня Липяжки (250 жит.) въ 1 вер. и с. Астапово (2.000 жит.)—въ $2^1/_2$ вер.

Исключительное занятіе окрестнаго населенія—земледѣліе. Мѣстами, кромѣ хлѣба, воздѣлывается табакъ и свекловица.

Митягино. (538 вер. отъ Смоленска, въ Раненбургск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ находящагося въ 5 верстахъ небольшого села Митягина. Станція окружена помѣстьями болѣе или менѣе замѣчательными веденіемъ хозяйства.

Въ 3-хъ вер., имѣніе Тарасова, съ скотоводствомъ симментальской породы, въ 4-хъ—Ознобишина и въ 5-ти—Новикова, замѣчательное большой молочной фермой (60 коровъ голландской породы) и свиноводствомъ іоркширской породы. Въ имѣніи практикуется травосѣяніе и разводится улучшенный картофель. Работа станціи весьма незначительна; объясняется это вліяніемъ, съ одной стороны, г. Раненбурга и, съ другой,—станцій Троекурово и Астапово, привлекшихъ къ себѣ большую часть тѣхъ грузовъ, которые раньше отправлялись изъ Митягина.

Вѣтвь Астапово-Елецъ.

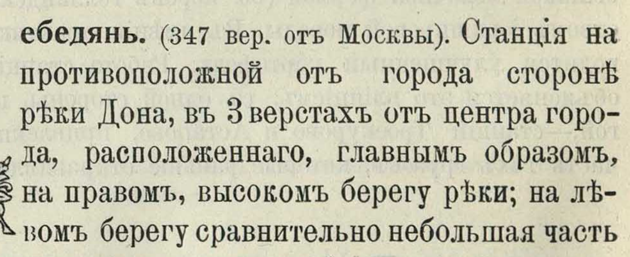
Нѣсколько вѣковъ назадъ, въ мѣстности, по которой проходитъ Елецко-Астаповская линія, пролегали важные торговые и стратегическіе пути.

Рѣка Донъ служила тогда для международныхъ торговыхъ сношеній центральной Россіи съ Кафой и Константинополемъ; въ древнемъ Данковѣ, отъ котораго теперь остались только слѣды развалинъ, былъ обширный перевалочный пунктъ.

Цвѣтущая торговля, естественныя богатства и отсутствіе сколько нибудь значительныхъ топографическихъ препятствій, привлекли къ этому краю вниманіе кочевниковъ и онъ скоро обращенъ былъ ими въ „дикое поле". Только въ XVI вѣкѣ здѣсь возникли укрѣпленные пункты: Данковъ, Лебедянь, Талецъ (нынѣшняя Талица) и Елецъ.

Подъ защитою этихъ городовъ началось заселеніе „дикихъ поль" и постепенно осѣдлая жизнь приняла тѣ формы, которыя мы нынѣ наблюдаемъ.

О прежнемъ тревожномъ положеніи края свидѣтельствуютъ нынѣ только крѣпостныя стѣны Троицкаго монастыря около Лебедяни; другихъ памятниковъ старины не сохранилось, но историческія свѣдѣнія отмѣчаютъ Талецъ, какъ важный стратегическій пунктъ, и въ особенности большое значеніе придаютъ г. Ельцу, который, въ качествѣ аванпоста Московскаго государства на Украйнѣ, долженъ былъ принимать на себя удары его враговъ.



ебедянь. (347 вер. отъ Москвы). Станція на противоположной отъ города сторонѣ рѣки Дона, въ 3 верстахъ отъ центра города, расположеннаго, главнымъ образомъ, на правомъ, высокомъ берегу рѣки; на лѣвомъ берегу сравнительно небольшая часть города; обѣ части города соединены желѣзобетоннымъ мостомъ.

Городъ Лебедянь [1]) возникъ, какъ укрѣпленный пунктъ, на границѣ „дикаго поля" и первоначально былъ заселенъ войсковымъ сословіемъ. Объ этомъ свидѣтельствуютъ еще и нынѣ наз-

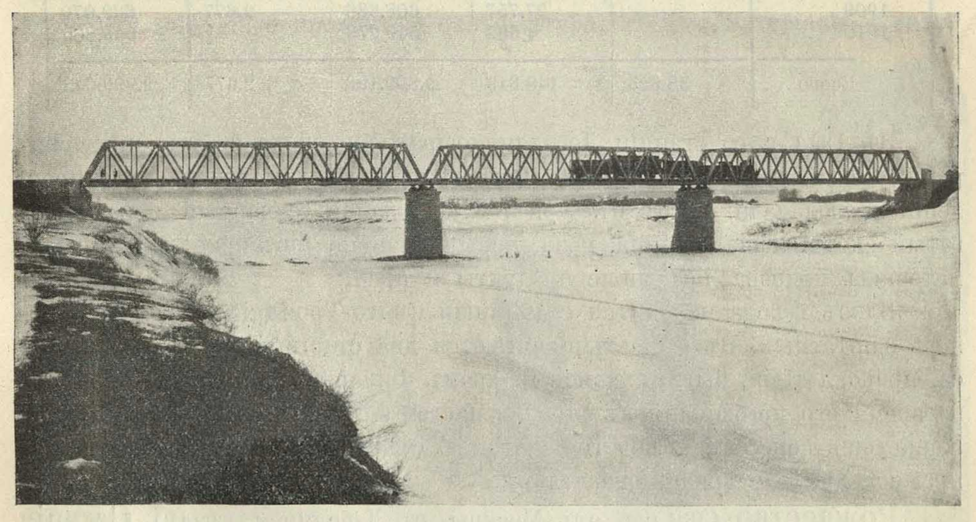
---

[1]) Ученые Шаффарикъ, Гаммеръ и др. считаютъ, что Лебедянь есть деревня Лебедіасъ, служившая мѣстомъ остановки хазаръ, мадьяръ, печенѣговъ. (Гротъ „Моравія и Мадьяры", Спб., 1881 г., стр. 215. Памятная книж. Тамб. губ. 1866 г. Изв. Тамб. архив. ком., вып. XIV, Сборн.—календарь Тамб. губ. на 1903 г., статья А. Нарцова, стр. 99).

ванія пригородныхъ слободъ: Стрѣлецкая, Пушкарская, Казачья и Инвалидная. Двѣ послѣднія слободы теперь носятъ названія: Покровско-Казацкая и Покровско-Инвалидная. Г. Лебедянь скоро пріобрѣлъ довольно видное значеніе въ торговлѣ, особенно ярмарками, которыя славились еще при Екатеринѣ II [1]).

Значеніе Лебедяни, послѣ проведенія желѣзныхъ дорогъ, оставившихъ городъ въ сторонѣ, упало; когда же Лебедянь была присоединена къ рельсовой сѣти, торговые обороты города значительно увеличились, но прежняго торговаго значенія городъ все таки не имѣетъ.

Въ 1863 г. въ Лебедяни было 5849 жит. По переписи же 1897 г. въ ней оказалось 13352 чел., а на 1 января 1910 г. числится 15.000 чел. На лебедянскія ярмарки въ 60-хъ годахъ привозилось товаровъ на 2 милл. руб. Нынѣ обороты ярмарокъ достигаютъ 1 милл. руб.; наиболѣе крупной считается Богоявлен-



Желѣзный мостъ черезъ р. Донъ отв. 75 саж. на 100 вер. Лебедянь-Елецкой линіи.

ская ярмарка, съ оборотомъ въ 500 т. руб. Какъ въ прежнее время, такъ и теперь, ярмарки славятся большимъ приводомъ лошадей и невыдѣланными кожами [2]).

[1]) Н. А. Благовѣщенскій. Четвертное право, стр. 309—310.

[2]) Лебедянская ярмарка описана И. С. Тургеневымъ (т. I-й „Лебедянь“ стр. 210—225).

Промышленное значеніе города невелико. Въ немъ есть два небольшихъ мыловаренныхъ завода, городская водяная мукомольная мельница и двѣ мельницы съ нефтяными двигателями.

Въ городѣ двѣ гимназіи—мужская и женская.

Берегъ рѣки Дона, на которомъ расположенъ г. Лебедянь, представляетъ интересныя обнаженія сѣрыхъ девонскихъ известняковъ, болѣе 20 метровъ мощностью, издавна привлекающія вниманіе геологовъ.

При станціи Лебедянь желѣзнодорожный элеваторъ на 200 тыс. пуд.

Работа элеватора за 5—лѣтній періодъ:

Годъ поступленія.	Поступило хлѣба.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разнаго хлѣба.	
1906 .	31.050	9.062	594.654	—	634.766
1907 . .	7.573	53.644	396.297	—	457.514
1908	—	53.564	660.263	—	713.827
1909	—	27.757	608.636	2.677	639.070
1910 . . .	—	4.592	549 273	—	553.865
Всего . .	38.623	148.619	2.809.123	2.677	2.999.042

Въ 1911 г. со станціи Лебедянь отправлено около 20 тыс. пассажировъ и 2.435 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 2.017 т. п. Въ отправленіи преобладали: хлѣбъ въ зернѣ, мука ржаная, сахарный песокъ, рогатый скотъ, лошади, яйца, кожи невыдѣланныя, а въ прибытіи—лѣсной матеріалъ и дрова, нефтяные продукты и проч.

Близъ города находится старинный Свято-Троицкій монастырь, теперь заштатный. Въ монастырѣ имѣются два старинныхъ храма во имя св. пророка Иліи, бывшій домовый храмъ Филарета Никитича Романова, во время его пребыванія въ этомъ монастырѣ, и Успенія Божьей Матери. Монастырь обнесенъ крѣпостною стѣною съ бойницами, для защиты въ прежнее время отъ набѣговъ татаръ.

Рождество. (368 вер. отъ Москвы, въ Лебедянск. уѣздѣ). Станція близъ села того-же имени.

Недалеко отъ станціи находятся ломки известковаго камня, идущаго въ большомъ количествѣ на сахарные заводы; отправляется камня въ годъ свыше 2000 ваг.

На станціи—зернохранилище на 48.000 пудовъ. Въ 1911 году со станціи отправлено болѣе 2 тыс. пассажировъ и 2.783 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 320 т. п. Въ отправленіи преобладали—известковый камень, хлѣбъ въ зернѣ и мука.

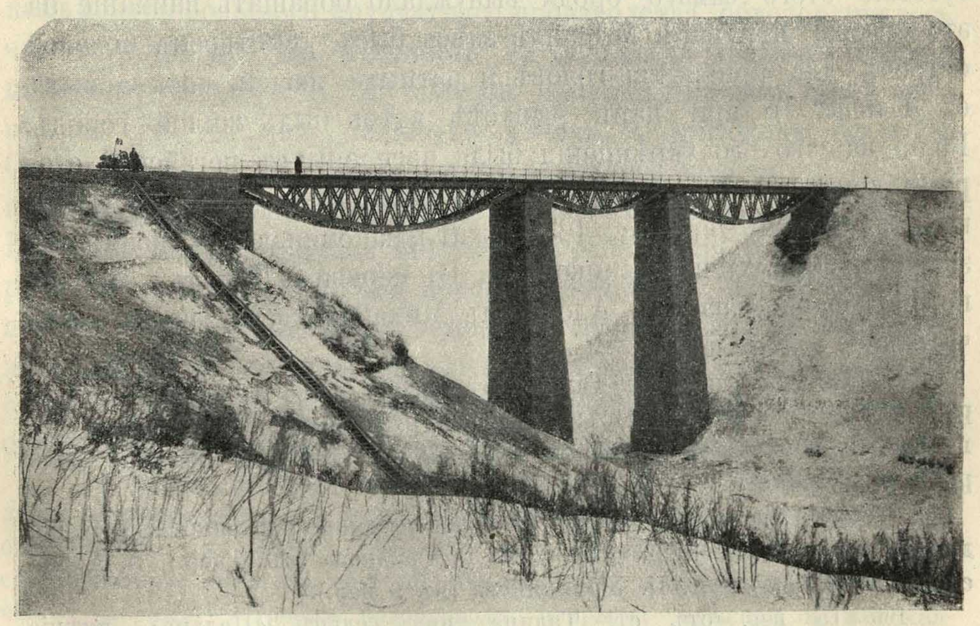
Ближайшія къ станціи деревни—Брусланово, съ населеніемъ 4000 чел. и Малотроицкая — 900 человѣкъ.

Изъ района станціи Рождество часть хлѣба везется въ Лебедянь, крестьянскій же хлѣбъ частью идетъ въ Лутошкино, гдѣ, вслѣдствіе большой осыпки, продажа выгоднѣе.

Лутошкино. (385 вер. отъ Москвы, въ Лебедянск. уѣздѣ). Станція при с. Красномъ, имѣющемъ 2500 жит. До проведенія желѣзной дороги село не имѣло никакого торговаго значенія. Всѣ хлѣба вывозились отсюда въ Елецъ (35 вер.), частью въ Лебедянь (25—27 вер). При станціи открыли покупку хлѣба елецкіе и лебедянскіе торговцы; покупается здѣсь, главнымъ образомъ, овесъ [1]).

На станціи — зернохранилище на 112.500 пуд., а по сосѣдству— паровая мельница Е. Ф. Трубицына, два лѣсныхъ склада, шесть лавокъ, заведеніе для скупки яицъ и откорма птицы и проч.

Въ 1911 г. со станціи Лутошкино отправлено около 8 тыс. пассажировъ и 1.246 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 214 т. п. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука ржаная, спиртъ, яйца, а въ прибытіи нефтяные продукты, мануфактура, лѣсные матеріалы и соль.



Желѣзный мостъ черезъ оврагъ Корытный на 138 вер. Лебедянь-Елецкой линіи.

Въ районѣ станціи отъ 1 до 3 верстъ расположены деревни Отрадовка, Подкрасное, Жуковка, Субботино и Лутошкино съ общимъ числомъ

[1]) Н. Романовъ. Грунтовыя дороги Тамбовск. губ., стр. 76.

населенія до 1150 чел. Крестьянскія женщины занимаются плетеніемъ кружевъ, которыя сбываются въ г. Елецъ.

Въ окрестныхъ экономіяхъ, которыхъ въ районѣ до 10 вер. отъ станціи находится восемь, значительно развито садоводство. Изъ этихъ экономій болѣе другихъ замѣчательны: имѣніе П. Н. Коротнева въ 3 вер. отъ станціи, съ садомъ въ 6 дес., конскимъ заводомъ рысистыхъ лошадей, пчеловодствомъ, кролиководствомъ и проч. и имѣніе «Дерновка» (Ростовцево) Я. А. Ростовцева, въ 6 вер., площадью 600 дес., съ усовершенствованной системой хозяйства, ведущагося при пятипольномъ сѣвооборотѣ, плодоводствомъ (яблоневый садъ на 8 дес.), скотомъ симментальской породы и крупнымъ свиноводствомъ (400 шт. іоркширской породы). Наибольшая площадь пахотной земли отведена подъ картофель (100 дес.), для переработки котораго въ крахмалъ, имѣется крахмальный заводъ, съ суточной производительностью до 4000 пуд.

Талица. (405 вер. отъ Москвы, въ Елецк. уѣздѣ). Станція при с. Талица (600 жит.), расположенномъ на р. Быстрой Соснѣ. Въ XVII вѣкѣ Талецъ былъ важнымъ стратегическомъ пунктомъ. Здѣсь находилась „сторожа у Талецкаго броду на Соснѣ“. Присутствіе этого самаго брода вынуждало обращать вниманіе на это мѣсто; при царѣ Михаилѣ здѣсь былъ „выстроенъ полевой острогъ для прикрытія головъ и ратныхъ людей, посылаемыхъ съ Ельца“ [1]); при царѣ Алексѣѣ здѣсь былъ жилой городъ. Ради вящаго его укрѣпленія были поселены съ ногайской стороны черкассы. Противъ с. Талецъ на ногайскомъ берегу Сосны находится село Черкассы (2300 жит.), напоминающее своимъ названіемъ первыхъ насельниковъ [2]). Въ церкви с. Талецъ хранится пожертвованное царемъ Алексѣемъ Михайловичемъ весьма замѣчательное евангеліе.

Въ 1911 г. со станціи Талица отправлено болѣе 10 тыс. пассажировъ и 538 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 65 т. п. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ, картофель и камень, въ прибытіи—лѣсные матеріалы и антрацитъ.

По рѣкѣ Соснѣ расположено нѣсколько водяныхъ мельницъ: Д. Я. Родіонова (въ $1^1/_2$ вер. отъ станціи), И. Г. Гриднева (въ 2 вер.), В. А. Маслова (въ 7 вер.) и А. П. Хрѣнникова (въ 9 вер.).

Въ 15 вер. отъ ст. Талица, при сельцѣ «Пальна», имѣніе А. А. Стаховича, площадью 2592 дес. Кромѣ улучшеннаго зернового

---

[1]) И. Бѣляевъ. О сторожевой станичн. служб., стр. 43.

[2]) Н. А. Благовѣщенскій. Четвертное право, стр. 325—326.

хозяйства, имѣніе это замѣчательно заводомъ кровныхъ англійскихъ рысистыхъ лошадей, молочнымъ скотомъ симментальской породы, свиноводствомъ, разведеніемъ лѣса и проч.

Въ имѣніи водяная мукомольная мельница и винокуренный заводъ, съ годовой производительностью 75.000 ведеръ.

Елецъ. (422 вер. отъ Москвы). Въ Ельцѣ Рязанско-Уральская ж. д. имѣетъ двѣ станціи: товарную, расположенную за рѣкой Быстрой Сосной, и городскую,—въ центральной части города. Пассажирская станція общая съ Юго-Восточными жел. дорогами.

Городъ Елецъ давно занялъ видное мѣсто въ торговлѣ и промышленности. Онъ, главнымъ образомъ, былъ извѣстенъ какъ центръ производства крупчатки и гречневой крупы, которыя до проведенія желѣзныхъ дорогъ доставлялись гужемъ въ Москву. Въ то время Елецъ стягивалъ къ себѣ хлѣба изъ очень обширнаго района. Къ нему тяготѣла сѣверная половина Воронежской губерніи, а крайней исходной точкой движенія пшеницы съ востока была слобода Елань Аткарскаго уѣзда [1]). Значеніе Ельца, какъ центра большого крупчатнаго производства, обусловливалось его положеніемъ въ мѣстности съ большими посѣвами озимой пшеницы, сосѣдствомъ съ полосою яровыхъ пшеницъ и обиліемъ вблизи его довольно сильныхъ рѣчекъ, — притоковъ Быстрой Сосны, на которыхъ издавна возникло много крупчатокъ и крупорушекъ и, наконецъ, близостью большого рынка сбыта—Москвы. Крупныя связи Ельца съ Москвою продолжались только до сооруженія Орловско-Грязской дороги. Дорога эта, перерѣзавъ поперекъ шедшіе черезъ Елецъ гужевые пути, отклонила грузовое движеніе на западъ и поставила Елецъ въ связь съ Ригой, съ которой онъ прежде не имѣлъ никакихъ дѣлъ [2]). Такое измѣненіе связей не отразилось на уменьшеніи торговыхъ и промышленныхъ оборотовъ.

По словамъ мѣстнаго историка А. Воскресенскаго, благодаря проведенію желѣзныхъ дорогъ, торговопромышленная дѣятельность Ельца необыкновенно оживилась; здѣсь въ 1888 г. построенъ первый въ Россіи элеваторъ, вмѣстимостью на 400 тыс. пуд., возникло нѣсколько новыхъ фабрикъ, устроенъ водопроводъ, открыты мужская и женская гимназіи, техническое училище и нѣсколько школъ низшаго типа; обра-

---

[1]) Н. А. Трескинъ. О торговлѣ Ельца. (VII прилож. къ ч. II, книги В. Чаславскаго, „Хлѣбн. торг. въ центр. районѣ Россіи).

[2]) В. Чаславскій. Хлѣб. торг. въ центр. районѣ Россіи, ч. I, стр. 322.

зовалось нѣсколько банковъ, устроенъ городской театръ, два общественныхъ сада и проч. [1]).

Годовой торговопромышленный оборотъ Ельца нынѣ достигаетъ до 10 милл. руб., изъ которыхъ на долю хлѣбной промышленности падаетъ свыше 6 милл. Послѣ хлѣбной промышленности слѣдуетъ кожевенное производство, съ оборотомъ въ 2 милл. руб., затѣмъ заводы клееваренные, костеобжигательные, мыловаренные, чугунолитейные, свѣчные, пивоваренные, табачныя фабрики и проч. Сумма производства всѣхъ фабрикъ и заводовъ превышаетъ 1.100 тыс. руб.

Въ Ельцѣ развиты кустарныя производства: плетеніе кружевъ и гарусныхъ шнурковъ для крестьянской одежды, выдѣлка деревянныхъ трубокъ, изготовленіе шелковыхъ ситъ для крупчатныхъ мельницъ, изготовленіе желѣзныхъ мѣрокъ-четвериковъ, отличающихся прочностью и щегольскою отдѣлкою, шапочное и картузное производство и проч.

Особенное развитіе получило кружевное производство, распространившееся на Елецкій и смежные уѣзды. Плетеніемъ кружевъ занято свыше 10 тыс. женщинъ, изготовляющихъ не менѣе 2 милл. арш., на сумму до 300 тыс. руб.

Елецъ очень древній городъ. Онъ существовалъ уже въ первой половинѣ XII вѣка и упоминается въ лѣтописяхъ подъ 1444 г. Послѣ татарскаго погрома край запустѣлъ и мѣстность около Ельца стала заселяться только въ концѣ царствованія Грознаго, до того же времени здѣсь были „велія древеса“ [2]). Первыя извѣстія о постройкѣ современнаго Ельца относятся къ 1592 году. „Около 1592 года по Быстрой Соснѣ выстроенъ еще новый городъ, Елецъ, и 29-го числа іюля, этого года, прислана въ Москву къ Государю роспись Елецкимъ сторожамъ отъ Елецкаго воеводы, князя Андрея Звенигородскаго, и головы, Ивана Мяснова“ [3]).

Богатая почва Елецкой окраины скоро создала здѣсь выгодное земледѣліе и уже при царѣ Борисѣ въ Ельцѣ пахалось 200 дес. государевой пашни на жилецкихъ лошадяхъ; потомъ, правда, постигла Елецъ „отъ растриги смута“, но въ 1616 году здѣсь вновь уже пахалось на государя 100 дес. и казна у ельчанъ занимала сѣмена на посѣвъ [4]).

---

[1]) А. Воскресенскій. „Городъ Елецъ въ его настоящемъ и прошломъ“, 1911 г. стр. 85.

[2]) И. Благовѣщенскій. Четвертное право, стр. 333.

[3]) И. Бѣляевъ. Сторожев. станич. служ., стр. 31.

[4]) Миклашевскій. Къ исторіи хозяйственнаго быта Московск. госуд., ч. I-я, Москва, 1894 г., стр. 266 (приложеніе) и И. Благовѣщенскій. Четвертн. право, стр. 342.

С. Г. Гмелинъ, посѣтившій Елецъ, въ 1768 году, записалъ о немъ:

«Городъ Елецъ въ 1745 году совсѣмъ выгорѣлъ, при которомъ случаѣ сгорѣла такъ же и архива, для того не находится никакихъ извѣстій о его древности. Находящіеся тамъ старые люди чрезъ преданіе слышали отъ своихъ прародителей, что прежде Крымскіе татары частые чинили на городъ набѣги. Изъ древняго оружія показываютъ тамъ двѣ чугунныя бозбы и двѣ желѣзныя троерожныя репеи. Сказываютъ, что симъ оружіемъ жители чинили татарамъ отпоръ. Земля весьма тамъ плодородна, лѣсу находится много» [1]).



Г. Елецъ. Видъ Вознесенскаго собора съ южной стороны.

Елецъ довольно красивый и хорошо выстроенный городъ. Онъ дѣлится на двѣ части рѣкою Быстрой Сосной. Старый городъ, состоящій исключительно изъ каменныхъ строеній, расположенъ на лѣвомъ крутомъ берегу рѣки. Засосненская часть

[1]) С. Г. Гмелинъ. Путешествіе по Россіи, ч. I, стр. 36.

или новый городъ, постепенно разростается по направленію къ желѣзной дорогѣ.

Въ Ельцѣ 58 тыс. жит., 2 обители и 22 храма. Онъ принадлежитъ къ числу самыхъ населенныхъ уѣздныхъ городовъ Россіи.

Существеннымъ недостаткомъ городского благоустройства является то, что улицы вымощены мѣстнымъ легко разрушающимся известковымъ камнемъ, отчего въ городѣ при малѣйшемъ движеніи вѣтра поднимается страшная пыль, небезопасная для здоровья обывателей [1]).

На станціи Елецъ — оборотное депо, съ паровознымъ зданіемъ на 10 стойлъ, и зернохранилище на 250 тыс. пуд., въ которое за 5 лѣтъ поступило хлѣба:

Годъ поступленія.	Пшеницы.	Р ж и.	О в с а.	Разн. хлѣба.	И т о г о.
1906 . .	1.500	—	144.590	16.129	162.219
1907 . . .	—	121.520	211.118	27.386	360.024
1908	3.407	93.229	182.761	32.625	312.022
1909 . . .	13.211	16.925	296.777	7.163	334.076
1910	17.877	52.134	277.539	26.478	374.028
Всего. .	35.995	283.808	1.112.785	109.781	1.542.369

Въ 1911 г. со станціи Елецъ отправлено болѣе 20 тыс. пассажировъ и 350 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 300 т. п. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука, картофель, рыба, скотъ, известь, въ прибытіи мануфактура, нефтяные продукты, кожи сырыя и кожевенные товары.

Линія Тамбовъ-Камышинъ.

Тамбово-Камышинская линія обоими своими концами упирается въ историческія мѣста: на востокѣ — знаменитая „переволока", съ давнихъ поръ служившая наиболѣе короткимъ и удобнымъ путемъ для перехода съ Дона на Волгу и обратно и вызвавшая попытки сооруженія здѣсь соединительныхъ каналовъ; на западѣ — „тамбовская сторожевая черта", монументальное земляное сооруженіе, возведенное для защиты московской окраины отъ кочевниковъ и „воровскихъ людей".

Для Московскаго Государства оба конечныхъ пункта, свя-

[1]) А. Воскресенскій. „Городъ Елецъ въ его настоящемъ и прошломъ". 1911 г., стр. 85.

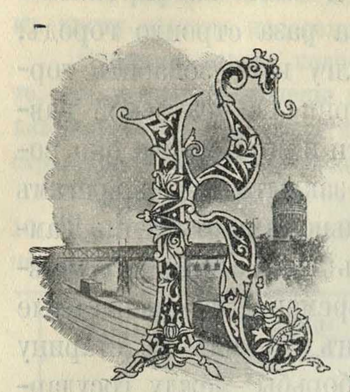
занныхъ Тамбово-Камышинской линіей, имѣли громадное значеніе и государство не жалѣло средствъ и силъ на укрѣпленіе этихъ пунктовъ. На „переволокѣ“ оно два раза строило городъ, чтобы запереть проходъ вольницѣ на Волгу и обезопасить торговыя сношенія по великой водной артеріи; на безлѣсной равнинѣ отъ р. Цны у села Кузьминой - Гати и до Козлова оно соорудило грандіозный земляной валъ, чтобы закрыть своимъ врагамъ доступъ къ центру государства. На остальномъ протяженіи Тамбово-Камышинской линіи не сохранилось вещественныхъ слѣдовъ исторической работы прошлыхъ временъ, но письменные акты указываютъ, что весь этотъ районъ служилъ въ старину одной изъ самыхъ оживленныхъ аренъ борьбы между государственной властью, разбойничьими шайками и кочевыми племенами. И потому, не взирая на исключительное богатство почвы и широкій земельный просторъ, прочная колонизація началась здѣсь сравнительно поздно. Но разъ утвердившись, населеніе крѣпко пристало къ землѣ и бывшая степь стала нынѣ почти сплошнымъ пахатнымъ полемъ. Небольшія въ началѣ поселенія, превратились въ крупныя слободы, превосходящія по величинѣ многіе уѣздные города.

Естественному развитію этого края много помогла желѣзная дорога; особенно замѣтно вліяніе желѣзной дороги отразилось на г. Балашовѣ, который за послѣднія 12 лѣтъ, увеличился въ два раза и занялъ весьма видное мѣсто въ торговлѣ и промышленности.

Самая выдающаяся достопримѣчательность района линіи — это три каменныя горы около Камышина, извѣстныя подъ названіемъ „Ушей“. Профессоръ А. Красновъ сравниваетъ интересъ, представляемый этими горами и другими окрестностями Камышина, съ интересомъ Помпеи, указывая, что встрѣчающіеся въ глыбахъ песчаника „Ушей“ отпечатки листьевъ тѣхъ деревъ и кустарниковъ, которые сотни тысячъ лѣтъ назадъ росли здѣсь, воскрешаютъ растительность давно минувшихъ геологическихъ эпохъ, подобно тому, какъ Помпея воскрешаетъ жизнь древнихъ римлянъ.

Хочется знать старину, какова бы ни была она, даже и чужую, а своя еще милѣе.

Н. Карамзинъ.



Кандауровка. (20 вер. отъ Тамбова, въ Тамбовск. уѣздѣ). Станція при селѣ Кузьминой Гати или Кузьминкѣ, на р. Цнѣ, имѣющемъ до 2500 жит. Первоначально станція называлась „Кузьминка". Современное названіе присвоено ей по фамиліи инженера Д. П. Кандаурова, бывшаго 12 лѣтъ управляющимъ Рязанско-Уральскою желѣзною дорогою.

Кузьмина Гать въ XVII вѣкѣ была укрѣпленнымъ пунктомъ. Въ 1647 году, по порученію царя Алексѣя Михайловича, стольникъ князь Ромадановскій устроилъ валъ, начиная отъ р. Цны, при с. Кузьминой Гати и повелъ эту черту по теченію рѣчки Липовицы на сѣверо-западъ. Валъ этотъ, уцѣлѣвшій до настоящаго времени, былъ укрѣпленъ надолбами, частикомъ и на нѣкоторыхъ мѣстахъ сторожевыми башнями [1]). Желѣзная дорога пересѣкаетъ этотъ валъ въ 40 саженяхъ отъ входной стрѣлки; валъ видѣнъ съ правой стороны полотна.

П. С. Палласъ, бывшій здѣсь при возвращеніи изъ своего путешествія, записалъ, что Кузьмина Гать достойна «примѣчанія по линіи отъ Цны въ сѣверо-западную сторону къ Козлову и мимо Воронежа проведенной и башнями сперва укрѣпленной, которая кажется столь же древна, какъ и черта, простирающаяся отъ Симбирска къ Пензѣ, и съ оной прежде была предѣломъ между Россіею и Татаріею» [2]).

Въ селѣ Кузьминой Гати бываютъ базары по вторникамъ но эти базары для ссыпки хлѣбовъ значенія не имѣютъ.

Зерновые хлѣба стягиваются, главнымъ образомъ, къ мельницѣ торговаго дома Е. А. Григорьевой сыновья, расположенной въ 3 вер. отъ станціи, у запруды рѣки Цны, и перерабатывающей при благопріятныхъ условіяхъ свыше 3000 ваг. въ годъ.

За с. Кузьминой Гатью идутъ казенные лѣса, начинающіеся возлѣ с. Липовицы и тянущіеся на сѣверъ. Это южный конецъ остатка когда то

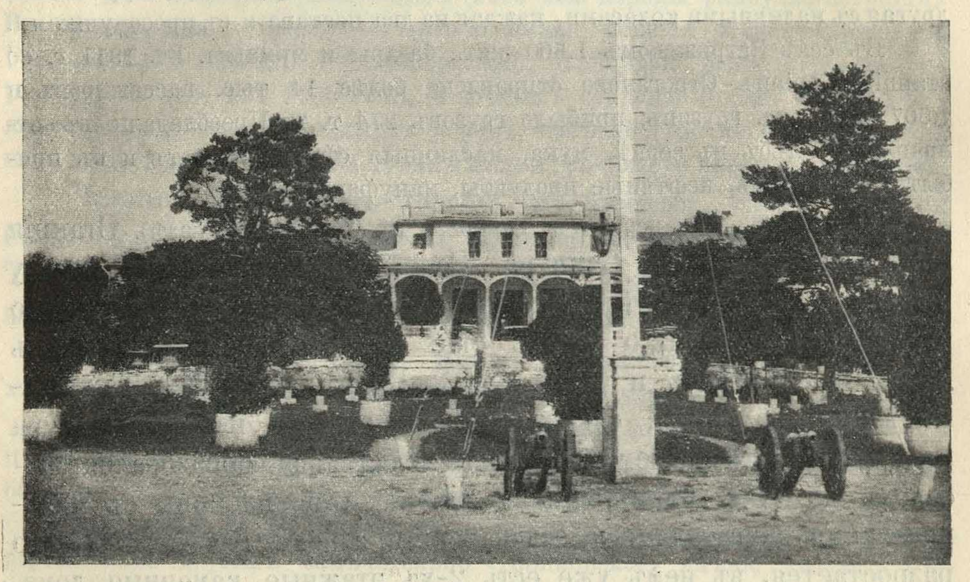
---

[1]) Л. Воейковъ. Сборникъ матеріаловъ дли описаніи Тамбовской губ., Спб., 1872 г., стр. 7.

[2]) П. С. Палласъ. Путешествія, ч. 3, стр. 344.

знаменитыхъ муромскихъ лѣсовъ, воспѣтыхъ въ народныхъ пѣсняхъ и прославленныхъ въ сказаніяхъ и легендахъ.

Каріанъ-Строганово. (33 вер. отъ Тамбова, въ Тамбовск. уѣздѣ). Станція въ 6 верстахъ отъ имѣнія „Знаменско-Каріанская вотчина“, при селѣ Загряжскомъ (Загрядчино-тоже), на берегу рѣки Цны и рѣчки Каріанъ. До 1911 г. имѣніе это принадлежало графу П. С. Строганову, послѣ смерти котораго перешло къ князьямъ Щербатовымъ.



Дворецъ графа Строганова.

Здѣсь большой дворецъ графовъ Строгановыхъ, передъ которымъ стоятъ нѣсколько старинныхъ пушекъ отъ гетмана Малороссіи А. П. Дорошенко [1]). Въ имѣніи нѣсколько знаменитыхъ оранжерей и въ томъ числѣ особая оранжерея для помѣщенія одной пальмы, діаметромъ ствола около 5 верш. и высотой около 4 саж.

Въ имѣніи 17 тыс. дес., девятипольные сѣвообороты, воздѣлы-

[1]) Одинъ изъ первоначальныхъ владѣльцевъ имѣнія, А. А. Загряжскій былъ женатъ на Е. А. Дорошенко, внучкѣ гетмана Малороссіи. Сынъ его И. А. Загряжскій, былъ женатъ въ первомъ бракѣ на Строгановой, а во второмъ бракѣ на баронессѣ Липгартъ. Одна изъ дочерей отъ перваго брака С. И. Загряжская была замужемъ за извѣстнымъ писателемъ французскимъ эмигрантомъ Ксавье-де Мэстромъ (авторомъ „Параши Сибирячки“). Дочь отъ второго брака Н. И. Загряжская (въ замужествѣ за Н. А. Гончаровымъ) была матерью жены поэта А. С. Пушкина.

вается пшеница, рожь и др. злаки, сѣется горчица, гречиха, чечевица, практикуется травосѣяніе и воздѣлываніе махорки, подъ которую отведено 8 дес. Имѣется заводъ рысистыхъ лошадей, стадо молочнаго скота изъ 80 дойныхъ коровъ, тирольской и мѣстной породъ, овцы бухарской породы (длинношерстныя мясныя), практикуется насажденіе лѣса; рыбоводство въ 25 прудахъ на Потемкинскомъ хуторѣ, разведеніе различныхъ породъ куръ, индѣекъ, утокъ, гусей и голубей. Пчеловодство ведется при 100 ульяхъ-дуплянкахъ.

Въ имѣніи существуютъ двѣ мельницы, изъ которыхъ одна турбинная, другая съ наливными колесами, каждая на два постава и съ просорушками.

Въ селѣ Загряжскомъ 1.500 жит., базары и ярмарка. Въ 1911 г. со станціи Каріанъ-Строганово отправлено болѣе 14 тыс. пассажировъ и 1.007 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 274 т. п. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука, масличныя сѣмена и скотъ и въ прибытіи лѣсъ, соль, нефтяные продукты, мануфактура и др.

Сампуръ. (44 вер. отъ Тамбова, въ Тамбовск. уѣздѣ). Станція въ 7 верстахъ отъ с. Сампура. Село это, лежащее на берегу р. Цны, давно пріобрѣло значеніе довольно крупнаго хлѣбнаго рынка, доставлявшаго хлѣбъ еще до проведенія желѣзныхъ дорогъ въ Козловъ и Моршанскъ. Послѣ постройки Тамбово-Камышинской линіи, ссыпка хлѣба перешла изъ с. Сампура къ станціи, гдѣ на землѣ частнаго владѣльца образовался поселокъ до 100 домовъ, много лавокъ, двѣ мельницы съ механическими двигателями и мыловаренный заводъ. Поселокъ быстро разростается, въ немъ уже есть 2-хъ этажные каменные дома, главная улица вымощена, есть школа, молоканская молельня и церковь. Поселокъ включенъ въ земскую телефонную сѣть.

Въ с. Сампурѣ еженедѣльные базары и двѣ конскія ярмарки 6 декабря и 9 мая.

При станціи Сампуръ — нѣсколько частныхъ складовъ, желѣзнодорожное зернохранилище на 112 тыс. пуд. и элеваторъ на 150 тыс. пуд., переработавшій за послѣднія 5 лѣтъ слѣдующее количество хлѣба:

Годъ поступленія.	Поступило.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	—	28.518	100.221	3.050	131.789
1907	—	14.953	91.140	15.786	121.879
1908	—	3.743	192.436	1.895	198.074
1909	—	2.244	200.125	18.927	221.296
1910	—	11.692	282.923	6.320	300.935
Всего . .	—	61.150	866.845	45.978	973.973

Въ 1911 г. со станціи Сампуръ отправлено болѣе 25 тыс. пассажировъ и 1.973 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 478 т. п. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ, мука и лошади и въ прибытіи—мануфактура, бакалейные товары, соль, нефтяные продукты, лѣсные матеріалы и др.

Въ окрестностяхъ ст. Сампуръ находится нѣсколько благоустроенныхъ экономій. Въ 7 вер., при сельцѣ Периксѣ къ сѣверо - востоку отъ станціи — имѣніе Е. В. Чичериной, въ которомъ одиннадцатипольный сѣвооборотъ и большое овцеводство (2000 гол. породы рамбулье-негретти). Въ 15 вер., при с. Ивановкѣ, имѣніе князя Георгія Максимиліановича Романовскаго герцога Лейхтенбергскаго, площадью болѣе 7700 дес., съ рысистымъ заводомъ (180 гол.), молочнымъ стадомъ (около 60 гол.) изъ полукровныхъ симментальскихъ коровъ, пасѣкой (100 простыхъ ульевъ), птицеводствомъ (куры брама, гуданъ и плимутъ-рокъ) и паровой мельницей.

Чакино. (68 вер. отъ Тамбова, въ Тамбовск. уѣздѣ). Станція близъ деревни того-же имени. Недалеко отъ ст. Чакино устроено Тамбовскимъ земствомъ среднее сельскохозяйственное учебное заведеніе и сельскохозяйственная опытная станція.

На отведенной желѣзною дорогою землѣ устроено 18 частныхъ хлѣбныхъ амбаровъ, вмѣстимостью свыше 600 тыс. пуд.

Въ 1911 г. со станціи Чакино отправлено болѣе 9 тыс. пассажировъ и 864 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 179 т. п. Въ отправленіи преобладалъ хлѣбъ въ зернѣ и въ прибытіи—лѣсные матеріалы.

Въ окрестностяхъ станціи много владѣльческихъ экономій, изъ которыхъ болѣе другихъ замѣчательно «Пашковское» имѣніе княгини Бѣлосельской-Бѣлозерской, находящееся въ 12 вер. Всей земли въ имѣніи 3592 дес., изъ нихъ пахатной — 3124 дес., сѣнокосной — 403 дес. и лѣсу—65 дес. Зерновое хозяйство улучшенное, практикуется травосѣяніе, наибольшую площадь занимаютъ посѣвы озимой ржи и овса. Молочный скотъ, до 50 гол., мѣстной породы, овцеводство (4000 гол.)—мериносовое камвольное, нѣмецкаго типа. Плодовые сады (яблони и вишни) занимаютъ 18 дес.

Ржакса. (79 вер. отъ Тамбова, въ Кирсанов. уѣздѣ). Станція при дер. Ржаксинскіе выселки, въ которой производится значительная скупка хлѣба, птицы и яицъ.

При станціи образовался поселокъ до 100 домовъ, съ церковью, почтовымъ отдѣленіемъ и государственной сберегательной кассой. Въ поселкѣ—паровая мельница, размалывающая до 150 тыс. пуд. зерна въ годъ и еженедѣльные базары.

На станціи — зернохранилище и завозный складъ на 400 ваг. хлѣба. Въ 1911 г. со станціи отправлено болѣе 13 тыс. пассажировъ и

1.558 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 491 т. п. Въ отправленіи преобладалъ хлѣбъ въ зернѣ и мука ржаная, въ прибытіи—нефтяные продукты, соль, лѣсъ, каменный уголь и др.

Въ окрестностяхъ, на разстояніи до 20 вер., расположено 11 частновладѣльческихъ имѣній, но изъ числа ихъ выдѣляются только имѣнія: «Александровское» — Петрово-Соловово (въ 8 верстахъ) и Циммермановское—сенатора С. П. Фролова (въ 15 вер.).

Въ Александровскомъ имѣніи Петрово-Соловово свыше 6 тыс. дес., имѣется мериносовое овцеводство до 1000 гол., молочное стадо изъ 30 коровъ, свиное стадо большой бѣлой англійской породы и конный заводъ тяжеловозовъ, типа першеронъ.

Въ имѣніи С. П. Фролова 2500 дес., практикуется грядковый посѣвъ, имѣется молочная ферма и заводы конный — полукровокъ и племеннаго скота.

Отхожій—разъѣздъ. (90 вер. отъ Тамбова, въ Борисоглѣб. уѣздѣ). Разъѣздъ получилъ названіе отъ находящагося въ 1 верстѣ с. Отхожаго, съ населеніемъ до 3000 чел.

Подъ вліяніемъ желѣзной дороги село это стало пріобрѣтать въ послѣдніе годы торговое значеніе, котораго раньше не имѣло, но процессъ образованія здѣсь самостоятельнаго торговаго центра еще не завершился и часть грузовъ изъ с. Отхожаго везется гужемъ въ с. Уварово, являющееся крупнымъ рынкомъ.

Въ окрестностяхъ значительно развита промышленная культура хорошаго картофеля, который вывозится по желѣзной дорогѣ.

Обловка. (106 вер. отъ Тамбова, въ Борисоглѣбск. уѣздѣ). Станція въ 2 вер. отъ большого с. Уварова, имѣщаго свыше 10 тыс. жит.

С. Уварово лежитъ вблизи р. Вороны, на трактѣ изъ Кирсанова и Инжавина въ Борисоглѣбскъ и тянется на 8 вер. вдоль рѣчки Уваровской - Подгорной. Село это издавна было крупнымъ торговымъ и промышленнымъ пунктомъ. Торговое значеніе его сложилось задолго до проведенія желѣзныхъ дорогъ. Въ то время уваровскій рынокъ стягивалъ къ себѣ хлѣба изъ Балашовскаго и Аткарскаго уѣздовъ и отправлялъ ихъ въ Елецъ, Козловъ и Моршанскъ. Послѣ постройки Тамбово-Камышинской дороги хлѣбная торговля, сосредоточивавшаяся до того времени въ с. Уваровѣ, перешла къ станціи, но село отъ этого не только ничего не потеряло, а напротивъ выиграло, такъ какъ

торговцы, живущіе всегда въ Уваровѣ, тамъ и остались на жительствѣ, а перенесеніе торговли къ станціи дало имъ чистый барышъ, освободивъ отъ накладныхъ расходовъ. Подъ вліяніемъ этого въ с. Уваровѣ стали возникать промышленныя заведенія. Въ короткое время построены 2 паровыя мельницы, 3 мельницы съ нефтяными двигателями, 3 паровыхъ маслобойныхъ завода, 15 маслобоенъ съ коннымъ приводомъ, около 40 кирпичныхъ заводовъ, спичечная фабрика и проч.

Въ Уваровѣ еженедѣльные базары, 3 ярмарки въ году: (12 декабря, 20 февраля и въ день Пятидесятницы), почта, телеграфъ, три школы, больница, сберегательная касса, общество взаимнаго кредита и проч.

При станціи оборотное депо на 6 стойлъ, желѣзнодорожное зернохранилище на 150 тыс. пуд. и элеваторъ на 150 тыс. пуд. Частныхъ складовъ при станціи—38; изъ нихъ 34 для хлѣба, общей вмѣстимостью на 700 тыс. пуд.

Работа элеватора за 5 лѣтній періодъ:

Годъ поступленія.	Поступило хлѣба.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	—	—	53.720	31.897	85.617
1907	—	13.547	10.055	37.900	61.502
1908	—	36.762	67.123	14.284	118.169
1909	—	31.443	25.128	27.974	84.545
1910	—	28.685	81.067	4.484	114.236
Всего . .	—	110.437	237.093	116.539	464.069

Въ 1911 г. со станціи Обловка отправлено болѣе 15 тыс. пассажировъ и 2.037 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 1.107 т. п. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ, мука, скотъ, растительное масло и отруби, въ прибытіи: мануфактура, нефтяные продукты, лѣсные матеріалы, каменный уголь, соль и др.

На желѣзнодорожной землѣ устроены: паровая мельница, шасталка и крупорушка.

На ст. Обловка имѣется смѣшанное начальное училище для дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ, на 70 чел.

Между с. Уваровомъ и желѣзной дорогой, на берегу р. Вороны, стоитъ курганъ, вышиной въ 25 саж. и въ окружности 325 саж. Около

села Уварова четыре кургана, по преданію, сдѣланные кочевниками надъ могилами своихъ вождей [1]).

Недалеко отъ Уварова, при д. Петровой, расположено имѣніе кн. Н. Н. Гагарина; прежде это было одно изъ крупныхъ имѣній, площадью болѣе 12 тыс. дес., съ хорошей постановкой хозяйства и крупнымъ овцеводствомъ. Теперь земля перешла къ крестьянамъ подъ отрубные хутора и въ имѣніи осталось всего 300 дес. пахотной земли и около 2000 дес. лѣса.

Изъ окрестныхъ селъ, извѣстно въ историческомъ отношеніи, лежащее въ 10 вер. отъ Уварова, с. Чуево; въ немъ, въ царствованіе Анны Іоанновны, въ 1732 г. появились одновременно два самозванца. Одинъ изъ нихъ Тимофѣй Труженикъ назвался царевичемъ Алексѣемъ Петровичемъ, а другой Ларіонъ Стародубцевъ — царевичемъ Петромъ Петровичемъ. Появленіе этихъ самозванцевъ связано съ обнародованнымъ въ декабрѣ 1731 г. манифестомъ «объ учиненіи присяги въ вѣрности наслѣднику всероссійскаго престола, который отъ Ея Императорскаго Величества назначенъ будетъ». Манифестъ этотъ былъ изданъ по внушенію Остермана, для устраненія замысловъ партіи царевны Елизаветы Петровны и былъ однимъ изъ главныхъ пунктовъ обвиненія Остермана при восшествіи на престолъ Императрицы Елизаветы. Цѣль эта извѣстна была только въ высшихъ слояхъ русскаго общества; народъ же совершенно не понималъ, кому требовалась по манифесту присяга. Требованіе присяги будущему, какому то неизвѣстному наслѣднику смущало народъ. Много было безсмысленныхъ толковъ въ народѣ, и, наконецъ, манифестъ, этотъ породилъ двухъ самозванцевъ, выдававшихъ себя за царевичей Алексѣя Петровича и Петра Петровича. Подробности этого страннаго эпизода, порожденнаго манифестомъ и дикостью понятій и нравовъ того времени, весьма любопытны; они опубликованы на основаніи подлиннаго дѣла, Г. Есиповымъ [2]). Появившійся неизвѣстно откуда нищій, называвшійся Тимофѣемъ Труженикомъ, сначала призывалъ идти съ нимъ въ Открывонъ-городъ, а потомъ объявилъ, что манифестъ о присягѣ изданъ для него, такъ какъ онъ есть царевичъ Алексѣй Петровичъ. Этотъ же Труженикъ склонилъ бѣглаго драгуна Стародубцева, мечтавшаго о привольной жизни, назваться царевичемъ Петромъ Петровичемъ. Предпріятіе ихъ не удалось по причинѣ недовѣрчиваго отношенія народа.

По рѣшенію Тайной Канцеляріи (27 окт. 1733 г.) Труженикъ, Стародубцевъ и 9 человѣкъ ихъ товарищей казнены, а крестьяне, ѣздившіе

---

[1]) А. Н. Нарцовъ. Историко-археологическая карта Тамбовской губ. (Сборн.-календарь на 1903 г., отд. V, стр. 106).

[2]) Г. Есиповъ. Самозванцы царевичи Алексѣй и Петръ Петровичи. Русскій Вѣстникъ, т. 47, сентябрь 1863 г., стр. 393—412.

на свиданіе къ Стародубцеву и Труженику, послѣ наказанія кнутомъ и вырѣзанія языковъ, сосланы были въ дальніе сибирскіе города въ работы вѣчно.

Мучкапъ. (130 вер. отъ Тамбова, въ Борисоглѣбск. уѣздѣ). Станція при большомъ с. Мучкапѣ, имѣющемъ 15 тыс. жит. и нѣсколько промышленныхъ и торговыхъ заведеній. Въ селѣ издавна существовала скупка хлѣбовъ на базарахъ, бывающихъ еженедѣльно по пятницамъ. До проведенія Тамбово-Камышинской линіи, скупаемый хлѣбъ вывозился въ г. Борисоглѣбскъ.

Въ Мучкапѣ—паровой маслобойный заводъ и просорушка бр. Григорьевыхъ и Волковыхъ, просорушка Разволяева и три заведенія для откорма, убоя и храненія птицы и яицъ. Здѣсь бываетъ въ концѣ ноября конская ярмарка. Въ селѣ почтово-телеграфное отдѣленіе и сберегательная касса. При станціи паровая вальцовая мельница торговаго дома И. И. Гуляковъ и сынъ, перемалывающая до 1500 ваг. въ годъ.

Въ 1911 г. отправлено со станціи болѣе 15 тыс. пассажировъ и 2.145 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 960 т. п. Въ отправленіи преобладалъ хлѣбъ въ зернѣ, мука ржаная, скотъ, подсолнечное масло, отруби, жмыхъ и яйца, въ прибытіи—хлѣбные грузы, лѣсной матеріалъ, нефтяные продукты, антрацитъ и др.

Въ окрестныхъ деревняхъ и селахъ развивается съ каждымъ годомъ крестьянское птицеводство, а въ послѣднее время свиноводство; свиньи сбываются на англійскую свинобойню при ст. Никифоровка.

Романовка. (151 вер. отъ Тамбова въ Балашовск. уѣздѣ). Станція при большой слободѣ Романовкѣ, имѣющей 10 тыс. жит., 4 корпуса лавокъ, базаръ и три ярмарки. Слобода Романовка основана вольными выходцами изъ Кіевской губерніи, осѣвшими на землѣ, пожалованной гр. Воронцову [1]). Въ историческомъ отношеніи Романовка извѣстна тѣмъ, что здѣсь въ 1827 году появился первый изъ лже-Константиновъ, вызвавшій бунтъ мѣстныхъ крестьянъ и скрывшійся отсюда на Иргизъ [2]).

Въ прежнее время, до проведенія желѣзныхъ дорогъ, Романовка имѣла довольно большое значеніе въ торговлѣ хлѣбомъ. Она стягивала къ себѣ хлѣбъ изъ обширнаго района и поставляла затѣмъ на козловскій и моршанскій рынки. Ярмарки въ Романовкѣ имѣли тогда обороты до 200 тыс. руб. Послѣ проведенія желѣзныхъ дорогъ, оставившихъ Романовку въ сторонѣ, положеніе ея измѣнилось къ худшему. Съ того времени и до постройки Тамбово-Камышинской линіи (1894 г.) главная тор-

---

[1]) Н. Ф. Хованскій. Помѣщ. и крестьяне Сар. губ., стр. 32.

[2]) Д. Л. Мордовцевъ. Политическія движенія русск. народа, т. II, стр. 126—179.

говля въ Романовкѣ была подсолнечными сѣменами, которыя отправлялись въ Борисоглѣбскъ, Пензу и Ртищево гужемъ. Съ проведеніемъ Тамбово-Камышинской желѣзной дороги, характеръ торговли въ Романовкѣ измѣнился: преобладать стала хлѣбная торговля, а вмѣстѣ съ тѣмъ, для населенія потеряли значеніе тѣ гужевые пути, которые ранѣе играли важную экономическую роль. Какъ крупный населенный пунктъ, Романовка имѣетъ 4 школы, читальню, больницу, 3 церкви, почтово-телеграфное отдѣленіе и проч.

При ст. Романовка—три паровыя мельницы торговаго дома бр. Назаровы и Гудырина и Демина, два маслобойныхъ завода, частные склады для хлѣба, керосина, соли и угля, желѣзнодорожное зернохранилище на 112 тыс. пуд. и элеваторъ на 150 тыс. пуд.

Работа элеватора за 5 лѣтъ съ 1906 по 1911 г.:

Годъ поступленія.	Поступило хлѣба.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	8.921	189.559	24.945	—	223.425
1907 . . .	58.672	103.463	63.326	34.733	260 194
1908	—	26.323	15.527	45.402	87.252
1909 . . .	—	51.530	16.621	22.919	91.070
1910	9.070	12.763	19.542	—	41.375
Всего. .	76.663	383.638	139.961	103.054	703.316

Въ 1911 г. со станціи Романовка отправлено около 20 тыс. пассажировъ и 1.649 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 659 т. п. Въ отправленіи преобладали хлѣбъ въ зернѣ, мука ржаная, масло подсолнечное, отруби, жмыхъ, въ прибытіи—уголь, лѣсные матеріалы, нефтяные продукты, соль и др.

Въ 6 вер. отъ станціи имѣніе кн. Е. Н. Волконскаго, замѣчательное скотоводствомъ (въ частности овцеводствомъ), садоводствомъ, декоративными посадками и образцовымъ хозяйствомъ. Въ имѣніи водяная мельница.

Таволжанка. (168 вер. отъ Тамбова, въ Балашовск. уѣздѣ). Станція эта имѣетъ значеніе лишь какъ пунктъ соединенія Пензенской и Тамбово-Камышинской линій.

Грузовъ сюда поступаетъ крайне ничтожное количество. Объясняется это тѣмъ, что она расположена въ степи, въ сторонѣ отъ имѣній и селеній. Кромѣ того, вблизи ея находятся уже развившіеся центры: Романовка и Балашовъ, которые и привлекаютъ грузы изъ района этой станціи.

Пинеровка. (183 вер. отъ Тамбова, въ Балашовск. уѣздѣ). Станція недалеко отъ с. Пинеровки, имѣющаго около 5.500 жит. и находящагося въ 6 вер. отъ Балашова.

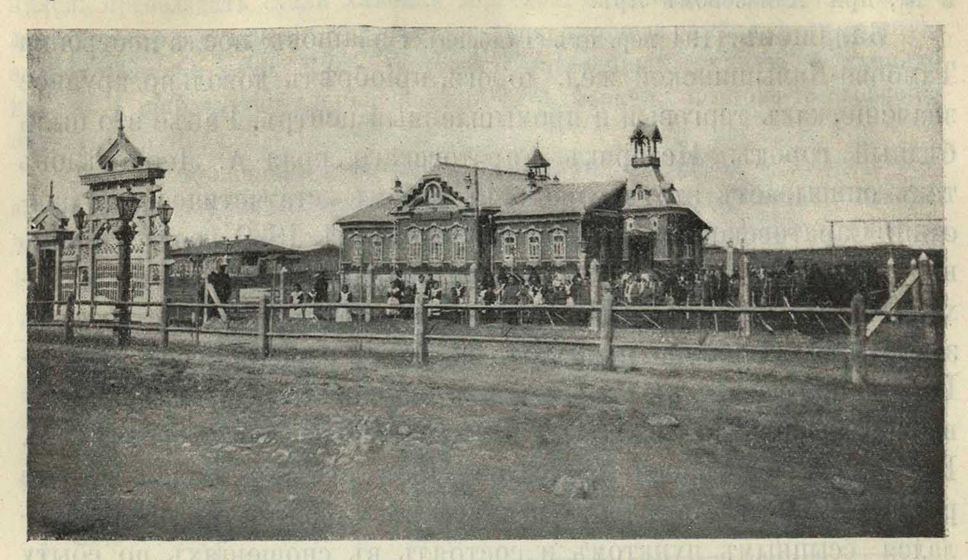
Близкое сосѣдство этой станціи съ городскимъ рынкомъ имѣетъ послѣдствіемъ, что грузы уходятъ изъ района станціи въ городъ гужемъ. На ст. Пинеровку поступаютъ только товары изъ экономіи Рутковскаго и К°, при Алмазовомъ Ярѣ.

Балашовъ. (194 вер. отъ Тамбова). Балашовъ, послѣ постройки Тамбово-Камышинской жел. дороги, пріобрѣлъ довольно крупное значеніе, какъ торговый и промышленный центръ. Ранѣе это былъ бѣдный городъ. Историкъ Саратовскаго края А. Леопольдовъ такъ описываетъ этотъ городъ въ своемъ „статистическомъ описаніи Саратовской губерніи“, изданномъ въ 1839 году: „домовъ въ городѣ Балашовѣ 239. Вообще городъ худо устроенъ и походитъ на деревню. Главное занятіе жителей его состоитъ въ земледѣліи. Особенно примѣчательнаго въ городѣ ничего нѣтъ.— Городъ образованъ въ 1781 году изъ дворцоваго села; въ 1799 году вновь обращенъ въ село, а въ 1804 году снова сталъ городомъ“ [1]). Къ періоду шестидесятыхъ годовъ прошлаго вѣка Балашовъ уже разросся. Тогда онъ былъ втянутъ въ хлѣбную торговлю, сдѣлался ссыпнымъ пунктомъ и состоялъ въ сношеніяхъ по сбыту хлѣба, главнымъ образомъ, съ Ростовомъ на Дону. Въ 1861 г. въ Балашовѣ было 6.000 жителей. По переписи 1897 г. въ немъ оказалось болѣе 12 тыс. человѣкъ, а на 1 января 1910 г. числится 25.500 человѣкъ. Такимъ образомъ, въ послѣдніе 12 лѣтъ, когда Балашовъ сталъ узловымъ пунктомъ двухъ сходящихся въ немъ желѣзныхъ дорогъ, населеніе его болѣе чѣмъ удвоилось. Съ этимъ періодомъ совпадаетъ и развитіе въ Балашовѣ промышленныхъ предпріятій. Въ немъ находятся нынѣ 3 очень крупныхъ паровыхъ мельницы: бр. Арзамасцевыхъ, производительностью 1.350.000 пуд. въ годъ; перваго товарищества мукомоловъ, съ годовой производительностью 2½ мил. пуд., и второго товарищества мукомоловъ, такой же производительности; 2 маслобойныхъ завода Иванова и Назарова, 2 крупныхъ кирпичныхъ завода и проч. Въ городѣ еженедѣльные базары и 3 ярмарки въ году: Евдокіевская въ мартѣ, Троицкая и Ильинская, главными предметами торговли которыхъ служитъ скотъ, мануфактура, кустарныя издѣлія и другіе товары.

---

[1]) А. Леопольдовъ. Статист. опис. Сарат. губ., ч. II, стр. 109—110.

Банковыхъ учрежденій, здѣсь пять: отдѣленія русскаго торгово-промышленнаго, русско-азіатскаго, воронежскаго банковъ, городской общественный банкъ и общество взаимнаго кредита.



Желѣзнодорожная школа на ст. Балашовъ.

Изъ учебныхъ заведеній въ городѣ имѣются: мужская и женская гимназіи, духовное и ремесленное училища, городское четырехклассное училище и 14 школъ низшаго типа.

По сосѣдству съ станціей расположенъ Покровскій женскій монастырь, при которомъ иконописная мастерская и обширный садъ, съ искусственнымъ орошеніемъ, плантаціей тутоваго дерева и шелководствомъ.

При станціи—6 частныхъ хлѣбныхъ амбаровъ, общей вмѣстимостью на 450 тыс. пуд., нѣсколько складовъ для нефти, керосина и др. товаровъ. Желѣзнодорожное зернохранилище на 150 тыс. пуд. и элеваторъ на 300 тыс. пуд.

Работа элеватора за 5 лѣтъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годъ поступленія	Поступило хлѣба.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906 .	62.317	561.387	57.427	—	681.131
1907 . .	24.203	367.163	107.520	40.324	539.210
1908	50.848	75.418	16.412	24.378	167.056
1909	223.383	37.783	23.200	51.987	336.353
1910	96.992	82.015	53.225	22.984	255.216
Всего. .	457.743	1.123.766	257.784	139.673	1.978.966

Въ 1911 г. со станціи Балашовъ отправлено болѣе 68 тыс. пассажировъ и 6.551 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 6.217 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладали мука, хлѣбъ въ зернѣ, скотъ, растительное масло, колобъ, въ прибытіи хлѣбъ въ зернѣ, подсолнечное сѣмя, лѣсные матеріалы, нефтяные продукты, антрацитъ, спиртъ, рыба, мануфактура, стекло, сахаръ, желѣзо и др.

На станціи Балашовъ два начальныхъ желѣзнодорожныхъ училища: мужское на 230 чел. и женское—на 100 чел., переселенческій пунктъ, коренное депо, съ двумя паровозными зданіями на 29 стойлъ, и мастерскія для малаго ремонта паровозовъ.

Святославка. (225 вер. отъ Тамбова, въ Балашовск, уѣздѣ). Станція въ степной мѣстности, въ 3 вер. отъ селеній: Юрьевскаго и Ново-Александровки и въ 4 вер. отъ Ново-Михайловки, Борисовки и Владиміровки.

Излишки хлѣбовъ до постройки желѣзной дороги вывозились изъ окружающей станцію мѣстности въ Балашовъ или слободу Самойловку. Но по причинѣ плохихъ дорогъ и въ особенности препятствій, создаваемыхъ рѣками Еланью, Красавкою и Терсою, подвозъ обходился дорого и ложился большимъ бременемъ на хозяйство. Поэтому, вслѣдъ за открытіемъ Тамбово-Камышинской линіи, ссыпка организовалась при станціи и здѣсь возникло нѣсколько хлѣбныхъ амбаровъ; открылась также лѣсная торговля и торговля предметами крестьянскаго потребленія. При станціи имѣется желѣзнодорожное зернохранилище на 54 тыс. пуд.

Въ 1911 г. со станціи отправлено около 10 тыс. пассажировъ и 432 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 313 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ и скотъ, въ прибытіи — лѣсные матеріалы.

Три-Острова. (252 вер. отъ Тамбова, въ Балашовск. уѣздѣ). Въ 3 вер. отъ станціи обширная и торговая слобода Самойловка, (Три Острова), имѣющая 18 тыс. жит. Свое названіе Самойловка получила отъ малороссійскаго гетмана Самойловича, которому была пожалована земля, заселенная, безъ его вѣдома, выходцами изъ Кіевской и Полтавской губ. Впослѣдствіи жители Самойловки были обращены въ возчиковъ соли съ Эльтона и занятая ими земля отдана была имъ въ пользованіе. Другое извѣстіе приписываетъ основаніе Самойловки какому-то барину Самойлову [1]).

---

[1]) Н. Ф. Хованскій, Помѣщ. и крестьяне Саратов. губ., стр. 30.

Расположенная на торговомъ трактѣ изъ гор. Моршанска въ Елань, Самойловка, вскорѣ послѣ своего основанія, пріобрѣла очень большое значеніе. Въ Самойловкѣ закупалась пшеница для Ельца, Коломны и Моршанска и здѣсь постоянно проживали купцы изъ этихъ городовъ и ихъ приказчики. Ко времени постройки первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Саратовской губерніи, оставившихъ Самойловку въ сторонѣ, районъ самойловскаго хлѣбнаго рынка и торговые обороты его были очень обширны. Съ той поры торговое значеніе Самойловки значительно сократилось и только послѣ проведенія Тамбово-Камышинской линіи торговля и промышленность въ ней стали вновь развиваться.

Въ Самойловкѣ—4 паровыя мельницы, 70 лавокъ, еженедѣльные базары, три раза въ годъ ярмарки (25 апрѣля, 9 мая и 6 декабря) 3 школы, кредитное товарищество и проч.

При станціи Три-Острова — 7 частныхъ хлѣбныхъ складовъ, на 414 тыс. пуд., и 5 нефтекеросиновыхъ на 9.000 пуд., желѣзнодорожное зернохранилище на 110 тыс. пуд. и элеваторъ на 150 тыс. пуд., переработавшій за послѣднія 5 лѣтъ слѣдующее количество хлѣба:

Годъ поступленія.	Поступило.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	114.187	280.844	25.462	—	420.493
1907	49.947	67.246	53.930	—	171.123
1908	45.750	3.770	16.371	—	65.891
1909	284.739	—	—	—	284.739
1910	62.356	—	16.788	6.704	85.848
Всего .	556.979	351.860	112.551	6.704	1.028.094

Ст. Три-Острова, кромѣ хлѣба, являющагося главнымъ грузомъ, отправляетъ въ годъ до 3.000 гол. скота. Прибываютъ на станцію лѣсные матеріалы, нефтяные продукты, рыба, мануфактура, и проч., въ количествѣ до 1 милл. пуд. въ годъ. Пассажировъ отправляется въ годъ болѣе 18 тыс. челов.

Ближайшія къ станціи села: Ольшанка (2.112 жит.), Иловатка (6.389 жит.) и Залѣсянка (3.350 жит.).

Елань. (274 вер. отъ Тамбова, въ Аткарск. уѣздѣ). Станція въ 2 вер. отъ обширной торговой слободы Елани, имѣющей около 27 тыс. жит., болѣе 60 торговыхъ заведеній и еженедѣльные базары. Елань давно извѣстна своимъ обширнымъ торговымъ значеніемъ. До проведенія желѣзныхъ дорогъ, она имѣла тор-

говыя связи съ Ростовомъ на Дону и сплавляла туда по Терсѣ и Медвѣдицѣ большое количество пшеницы. Когда эти связи нарушились, Елань укрѣпила сношенія съ внутренними рынками. Въ ней закупалась пшеница коломенскими, елецкими, и моршанскими купцами, которые имѣли въ Елани свои конторы и сами здѣсь проживали.

Тогда Елань извѣстна была еще какъ пунктъ большихъ закупокъ дико растущихъ красильныхъ растеній: марены, дрока и серпухи, которыя отправлялись въ Москву. Послѣ постройки первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Саратовской губерніи, оставившихъ Елань въ сторонѣ, торговое ея значеніе поколебалось. Для поддержанія этого значенія губернская администрація въ 1876 г. хлопотала о преобразованіи Елани въ городъ. Хлопоты, однако, не имѣли успѣха; отчасти, кажется, потому, что богатые слобожане, опасаясь, что, съ обращеніемъ слободы въ городъ, земли ихъ отойдутъ въ собственность города, постарались затормозить дѣло [1]). Когда была построена Тамбово-Камышинская линія, торговля Елани вновь оживилась. Остававшаяся до того времени незаселенной южная часть Еланскаго района (Караишевская волость и часть области войска донского) стала заселяться. Въ самое послѣднее время здѣсь образуются новые хутора, поселки, экономіи, распахиваются степныя залежи и т. д. Всѣ селенія Караишевской волости, кромѣ самой Караишевки, Журавки и Терсы, образовались послѣ 1892 года.

Ссыпка хлѣба въ Елани достигаетъ громадныхъ размѣровъ и общій оборотъ хлѣбнаго рынка выражается въ нѣсколькихъ милліонахъ рублей въ годъ. Кромѣ хлѣба, Елань ведетъ большую торговлю скотомъ.

Слобода Елань расположена въ устьѣ р.р. Терсы и Елани и занимаетъ болѣе 1.000 дес. Возникла эта слобода путемъ самовольнаго поселенія на землѣ Нарышкина и существовала уже въ 1744 году. Жители отпущены были Нарышкинымъ на волю въ 1803 — 19 г., въ числѣ 2.973 душъ, при условіи взноса 614 р. съ души мужск. п. въ банкъ, гдѣ они были заложены [2]).

---

[1]) Н. Ф. Хованскій. Очерки по исторіи г. Саратова и Саратовской губ., Саратовъ 1884 г., стр. 203.

[2]) Н. Ф. Хованскій. Помѣщики и крестьяне Сарат. губ., стр. 27.

На ст. Елань—желѣзнодорожное зернохранилище на 265 т. пудовъ, завозный мѣшковой складъ на 605 ваг., 6 частныхъ амбаровъ на 525 т. п., 7 складовъ для нефти и керосина и элеваторъ, на 300 тыс. пуд.

Работа элеватора за 5 лѣтъ съ 1906 по 1911 г.:

Годъ поступленія.	Поступило хлѣба.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	176.725	250.178	29.790	2.385	459.078
1907 . . .	61.164	175.796	53.646	2.437	293.043
1908	30.766	31.054	7.495	—	69.315
1909	660.489	—	—	—	660.489
1910	240.751	—	5.966	10.920	257.637
Всего . .	1.169.895	457.028	9.399	15.742	1.739.562

Въ 1911 г. со станціи Елань отправлено около 22 тыс. пассажировъ и 2.172 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 1.925 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи хлѣбъ въ зернѣ, мука и скотъ, въ прибытіи — лѣсные матеріалы, соль, нефтяные продукты, каменный и древесный уголь, желѣзо, сахаръ, рыба и др.

На станціи имѣется смѣшанное начальное желѣзнодорожное одноклассное училище на 50 чел.

Матышево. (304 вер. отъ Тамбова, въ Аткарск. уѣздѣ). Въ $2^1/_2$ верстахъ отъ станціи — большое с. Матышево, съ населеніемъ до 9 тыс. душъ. Село это расположено при р. Терсѣ и по берегамъ озеръ: Матышева, Лебяжьяго, Бабьяго и Свѣтленькаго. Озеро Матышево имѣетъ въ длину до 7 верстъ и сливается съ р. Терсой; остальныя озера — не менѣе 2 верстъ въ длину. Всѣ эти озера изобилуютъ рыбой. Мѣстоположеніе села Матышево одно изъ лучшихъ въ Саратовской губерніи. Населеніе здѣсь зажиточное; почти у каждаго крестьянина имѣется фруктовый садъ и огородъ. Матышево довольно крупный хлѣботорговый пунктъ, имѣетъ еженедѣльные базары, на которые привозится много пшеницы, главнымъ образомъ, изъ области войска донского, и два раза въ годъ ярмарки: 25 февраля и 25 апрѣля, на которыхъ преобладающими предметами торговли служатъ пшеница и рогатый скотъ. Скупаемая здѣсь пшеница вывозится большею частью на мельницу торговаго дома „Э. И. Борель“ при ст. Медвѣдица.

При станціи имѣется элеваторъ на 150 тыс. пуд. и зернохранилище на 110 т. п., одинъ частный хлѣбный амбаръ и лѣсной складъ.

Ильмень. (329 вер. отъ Тамбова, въ Камышинск. уѣздѣ). Станція въ 3 вер. отъ обширной и богатой слободы Рудни, по имени которой первоначально называлась. Это скорѣе городокъ со многими хорошими каменными домами. Большинство крестьянскихъ построекъ крыты глино-соломенными крышами, которыя здѣсь умѣютъ дѣлать очень чисто и красиво. Населенія въ Руднѣ болѣе 5200 чел. Она соединена со станціей шоссейной дорогой. Рудня расположена тремя отдѣльными частями на ровной мѣстности на берегу р. Терсы. Главная, средняя часть (500 дворовъ), занимаетъ двѣ параллельныя улицы и одну къ нимъ поперечную. Въ центрѣ этой части базарная площадь застроена лавками. Базары здѣсь бываютъ еженедѣльные и оживленные.

Въ Руднѣ четыре ярмарки: 1 и 2 марта; въ Вознесенье; въ десятое воскресенье послѣ Пасхи, и съ 15 августа по 1 сентября. Всѣ ярмарки скотскія и лишь въ послѣдніе дни четвертой ярмарки идетъ болѣе или менѣе обширная торговля мануфактурными, галантерейными, бакалейными и др. товарами.

Ярмарка съ 10-го воскресенья послѣ Пасхи располагается по живописному займищу въ западной сторонѣ отъ слободы, представляющему собою ровную, низменную мѣстность, покрытую травою и съ трехъ сторонъ окруженную водами Щелкана и Терсы. Щелканъ тутъ же впадаетъ въ Терсу. Берега этихъ рѣкъ окаймлены деревьями. Сама по себѣ эта картина въ рамкѣ прибрежныхъ садовыхъ и лѣсныхъ деревъ—восхитительна, а въ ярмарочное время тѣмъ болѣе [1]).

Въ Руднѣ нѣсколько мелкихъ мельницъ и просорушекъ, почта, телеграфъ, отдѣленіе крестьянскаго банка, безплатная читальня и проч.

Въ окрестностяхъ Рудни много признаковъ нахожденія желѣзныхъ рудъ. По свидѣтельству академика Фалька, «въ Руднѣ былъ желѣзный заводъ, обработывавшій кругляковыя руды» [2]). По свѣдѣніямъ Тамбовской ученой архивной коммиссіи, заводъ этотъ принадлежалъ женѣ бѣ-

---

[1]) А. Н. Минхъ. Историко-географич. слов. Саратов. губ., т. I, стр. 848—849.

[2]) Полное собраніе ученыхъ путешествій по Россіи, т. 6, стр. 42.

логородскаго купца Морозовой и былъ построенъ съ разрѣшенія Бергъ-коллегіи. Руда для завода добывалась по лѣвому берегу р. Терсы. Вѣроятно, отъ этого завода Рудня и получила свое названіе.

Слобода Ильмень, по имени которой названа станція, расположена по берегу большого озера Ильменя, въ 6 улицахъ. Жителей въ этой слободѣ до 4.000 человѣкъ. Озеро Ильмень имѣетъ до 15 вер. въ окружности и изобилуетъ рыбой.

Противъ слободы Ильмень устроенъ на 317 вер. остановочный пунктъ.

При станціи — оборотное депо на 5 стойлъ, элеваторъ на 300 тыс. пуд., зернохранилище на 110 тыс. пуд. и частные склады для хлѣба, соли и керосина. Со станціи отправляется болѣе 12 тыс. пассажировъ и въ урожайные годы около $1^1/_2$ милл. пуд. грузовъ; въ отправленіи преобладаетъ хлѣбъ и скотъ. Прибываетъ грузовъ около 600 тыс. пуд.; главнымъ образомъ, лѣса, нефтяныхъ продуктовъ, соли и проч.

Медвѣдица. (341 вер. отъ Тамбова, въ Камышинск. уѣздѣ). При станціи образовался небольшой поселокъ въ нѣсколько домовъ. Въ 5 вер. отъ станціи—большое с. Нижняя Добринка, съ населеніемъ свыше 1600 чел. и еженедѣльными базарами. Село это основано въ первой половинѣ XVIII столѣтія переселенцами изъ Пензенской губ. Въ старину шелъ здѣсь казенный солевозный трактъ и черезъ р. Медвѣдицу, протекающую отъ станціи въ 2 вер., существовалъ тогда большой деревянный мостъ на нѣсколько саженъ выше теперешняго перевоза. Старожилы разсказываютъ, что посланный въ 1774 г. для поимки Пугачева фельдмаршалъ Суворовъ прошелъ съ войскомъ этимъ мостомъ и имѣлъ въ Добринкѣ стоянку, а такъ какъ день былъ воскресный, то Суворовъ былъ въ здѣшней, тогда деревянной, церкви, стоялъ на клиросѣ, пѣлъ, читалъ часы и апостола. Добринка въ тѣ поры считалась очень значительнымъ селомъ; теперь она обѣднѣла.

Въ 2 вер. отъ Нижней Добринки находится экономія торговаго дома Э. И. Борель, съ большой паровой мельницей, соединенной со станціей особой вѣтвью. Мельница эта, расчитанная на размолъ 4 милл. пуд. зерна въ годъ, стягиваетъ къ себѣ хлѣбъ гужемъ изъ очень большого района, превышающаго въ нѣкоторыхъ случаяхъ разстояніе въ 50 вер. Поэтому подвозъ грузовъ прямо на станцію, помимо мельницы, крайне незначителенъ и бываетъ рѣдко.

Недалеко отъ с. Нижней Добринки находится озеро Кабы, имѣющее въ длину около $1^1/_2$ вер. и въ ширину—около 300 саж. Озеро это

кругомъ заросло талой. Здѣсь такая топь, что въ лодкѣ не проплывешь, а глубина такъ велика, что дна не доставали 6 саж. шестами. Въ прежнее время существовало среди мѣстнаго населенія повѣрье, что засухи являются Божьимъ наказаніемъ за похороны на общемъ кладбищѣ опойцевъ и самоубійцъ. Поэтому въ годы засухи старались припомнить, кто изъ покойниковъ могъ вызвать немилость Божію, вырывали ихъ изъ могилы, отвозили къ озеру и опускали, вмѣстѣ съ гробомъ. Въ народѣ сложились объ этомъ озерѣ легенды, что въ полночь опойцы собираются среди озера, поютъ плачевныя пѣсни и если въ это время кому придется быть около озера, то они его защекочатъ.

Въ окрестныхъ нѣмецкихъ колоніяхъ и селахъ выдѣлывается кустарнымъ способомъ сарпинка и до 20 тыс. штукъ вѣялокъ ежегодно. Вѣялки дѣлаются въ селахъ: Лѣсной Карамышъ, Карамышевка, Сплавнуха, Вершинки, Линево озеро, Макаровка и др., находящихся отъ ст. Медвѣдица въ разстояніи отъ 25 до 35 вер. и далѣе. Для отправки вѣялки подвозятся на станцію преимущественно въ маѣ, іюнѣ и іюлѣ мѣсяцахъ.

При станціи Медвѣдица имѣется зернохранилище на 12.500 пуд., частный хлѣбный амбаръ и керосиновый бакъ.

Въ 1911 г. со станціи Медвѣдица отправлено около 4 тыс. пассажировъ и 2.247 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 2.122 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладали мука, отруби и вѣялки, въ прибытіи—пшеница, нефтяные продукты, лѣсъ, желѣзо и др.

Красный Яръ. (352 вер. отъ Тамбова, въ Камышинск. уѣздѣ). Въ $1^1/_2$ вер. отъ станціи большая слобода Красный Яръ, съ населеніемъ до 8000 чел., съ еженедѣльными базарами и двумя ярмарками въ году: 1 августа и 22 февраля, торгующими, главнымъ образомъ, рогатымъ скотомъ. Слобода получила свое названіе отъ „яра“ [1]), въ которомъ когда-то росло много дикой вишни, такъ что издали, когда вишня начинала зрѣть, яръ представлялся краснымъ.

Слобода Красный Яръ основана была малороссами, явившимися сюда при Петрѣ Великомъ послѣ бунта Мазепы и разсѣвшимися хуторами на землѣ, пожалованной Л. А. Нарышкину. Впослѣдствіи слобода дана была въ приданое за дочерью Нарышкина графу Любомірскому [2]). Академикъ Фалькъ, посѣтившій Красный Яръ во время своего ученаго путешествія,

---

[1]) Яръ—обрывистый берегъ рѣки, озера или балки.

[2]) Н. Ф. Хованскій, Помѣщики и крестьяне Саратов. губ., стр. 38.

записалъ о немъ слѣдующее: „Красно-Ярское село есть малороссійская колонія, состоявшая въ 1769 году изъ 348 дворовъ“ [1]). Въ то время здѣсь были степь и лѣсъ. Пахали тогда кто, гдѣ и сколько хотѣлъ. Въ 1805 году, когда потребовались возчики для перевозки соли съ о. Эльтона до Николаевской слободы, жители Краснаго Яра были выкуплены казной по 200 руб. за душу и возили соль 12 лѣтъ, съ 1 апрѣля по 1 ноября, ежедневно, не получая платы, а остальное время были свободны.

До постройки желѣзной дороги слобода Красный Яръ была незначительнымъ центромъ. На ея базарѣ производилась скупка хлѣба небольшими партіями, главнымъ образомъ, для мельницы торг. дома Э. И. Борель, при Нижней Добринкѣ. Часть закупавшагося хлѣба шла на волжскія пристани. Съ проведеніемъ желѣзной дороги слобода стала значительнымъ рынкомъ. На ея базары подвозятся въ урожайные годы около 800 тыс. пуд. хлѣба, а прибытіе разнаго рода товаровъ для надобностей окрестнаго населенія достигаетъ до 300 тыс. пуд. въ годъ. Въ слободѣ Красный Яръ имѣется почтовое отдѣленіе, государственная сберегательная касса, три церкви, больница четыре школы, народный домъ и памятникъ Императору Александру II, поставленный на небольшомъ природномъ холмикѣ, обнесенномъ желѣзною рѣшеткою.

Въ окрестностяхъ значительно развито птицеводство и скупка птицы и яицъ; отсюда отправляется на столичные рынки и заграницу: яицъ до 9 мил. шт. и битой птицы до 25 тыс. паръ. При станціи большой складъ яицъ и битой птицы бр. Тарасовыхъ, съ годовымъ оборотомъ до 150 тыс. руб., и въ слободѣ Красный-Яръ — другой такой-же складъ Г. М. Алехина, съ оборотомъ до 75 тыс. руб. въ годъ.

Для храненія хлѣба на станціи имѣется желѣзнодорожное зернохранилище на 50 тыс. пуд. и частный хлѣбный амбаръ на 50 т. п. Здѣсь же два небольшихъ частныхъ склада для нефтяныхъ грузовъ.

Со станціи Красный-Яръ отправляется болѣе 7 тыс. пассажировъ и въ урожайные годы около 900 тыс. пуд. грузовъ, главнымъ образомъ, хлѣба, яицъ, дровъ, скота, прибываютъ въ количествѣ свыше 222 тыс. пуд. въ годъ лѣсные матеріалы, соль, нефтяные продукты, мануфактура и друг.

Въ 2 вер. отъ ст. Красный-Яръ въ желѣзнодорожномъ разрѣзѣ, длиною 50 саж. и высотою $2^1/_2$—4 саж., наблюдается весьма характерный слой фосфоритовъ въ 30 — 50 сант., заключенный въ бѣломъ мѣлѣ, который подвергся значительному размыву. Ископаемое темно-сѣраго цвѣта и залегаетъ въ видѣ большихъ гроздеобразныхъ массъ до 2-хъ

---

[1]) Полное собраніе ученыхъ путешествій по Россіи, т. 6, стр. 43.

пудовъ вѣсомъ, сопровождается бурымъ желѣзнякомъ и большими скопленіями кристаллическаго гипса. Мѣлъ въ значительныхъ массахъ, не покрытый другими породами, слѣдовательно, съ легкой добычей, выступаетъ у Краснаго-Яра, Мѣловатки и Мазуровки. Онъ идетъ здѣсь на приготовленіе чистой известки (кипѣлки) и, кромѣ того, отправляется въ Астрахань, какъ краска.

Неткачево. (376 вер. отъ Тамбова, въ Камышинск. уѣздѣ). Въ 4 вер. отъ станціи на юго-западъ слобода Неткачево, съ населеніемъ около 1000 чел., отъ которой станція получила названіе. Станція занимаетъ одно изъ самыхъ высокихъ мѣстъ Тамбово-Камышинской линіи, отмѣтка ея надъ уровнемъ Балтійскаго моря—98,82 саж. Мѣсто открытое и холмистое. Сильные вѣтры, переходящіе зимой въ бураны, явленіе здѣсь обычное.

Станція снабжается водой изъ артезіанской скважины, глубиной около 35 саж., находящейся на станціонной территоріи.

Близъ станціи желѣзная дорога дѣлаетъ очень крутую дугу для обхода верховьевъ рѣки Мокрой Ольховки.

Между станціями Неткачево и Авилово находятся въ большомъ количествѣ глыбы и куски желѣзняковъ, давшіе основаніе для производства здѣсь изслѣдованій горнымъ инженеромъ И. А. Антиповымъ, который, однако, не нашелъ надежныхъ мѣсторожденій желѣза. По анализу его, желѣзняки, собранные вблизи ст. Неткачево, содержатъ желѣза 16,88%, и изъ ломки вблизи Авилова—26,50%[1]).

Въ районѣ станціи, въ разстояніи отъ 4 до 10 вер., расположены селенія: дер. Ново-Николаевка, съ населеніемъ—150 челов.; дер. Даниловка—300 жит.; село Серпокрылово—500 жит.; хуторъ Чижовъ—550 жит.; село Перещипное—6700 жит. и с. Мокрая Ольховка—7500 жит. Въ с. Мокрой Ольховкѣ—еженедѣльные базары и двѣ ярмарки въ году—9 Мая и 14 Сентября, на которыхъ главнымъ предметомъ торговли служитъ скотъ. Здѣсь же двѣ небольшія паровыя мельницы, два маслобойныхъ завода, земскій складъ земледѣльческихъ орудій, больница и проч.

Лапшинская. (39 вер. отъ Тамбова, въ Камышинск. уѣздѣ). Станція расположена въ 150 саж. отъ рѣки Мокрой Ольховки; ближайшія къ станціи селенія: Обердорфъ или Купцово, съ населеніемъ до 3000 душъ, Эрленбахъ, съ населеніемъ до 2500 душъ, Гуселки, съ населеніемъ до 4000 душъ и Слюсарево, съ населеніемъ до 1500 душъ.

---

[1]) И. А. Антиповъ. Горный журналъ за мартъ 1895 г.

Въ тяготѣющихъ къ станціи селахъ бываютъ ежегодно по двѣ ярмарки, на которыхъ продается, главнымъ образомъ, скотъ. Въ с. Обердорфъ—ярмарки 1 мая и 6 августа, въ с. Гуселки—4 мая и 8 сентября и въ с. Слюсаревѣ—15 февраля и 25 мая.

На станціи—зернохранилище на 25 тыс. пуд., частный хлѣбный складъ на 25 тыс. пуд., и нефтяной бакъ на 1.500 пуд.

Авилово. (421 вер. отъ Тамбова, въ Камышинск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ лежащей въ 3 вер., при р. Мокрой Ольховкѣ, колоніи Авилово, именуемой также Маріенфельдомъ. Колонія эта образовалась въ 1852 г. изъ переселенцевъ другихъ сосѣднихъ колоній. Населеніе (2.165 душъ) состоитъ изъ нѣмцевъ-католиковъ.

По направленію къ Камышину, противъ 427—430 версты находятся два канала, прорывавшихся для соединенія р. Иловли съ Волгой. Каналы идутъ почти параллельно желѣзнодорожному полотну и примыкаютъ однимъ концомъ къ поймѣ р. Иловли и другимъ къ долинѣ, ведущей къ г. Камышину. Ближайшій каналъ представляетъ собою остатки сооруженія, предпринятаго въ 1569 г. турецкимъ султаномъ Селимомъ, который, желая отвоевать у Россіи Астрахань, распорядился соединить Донъ съ Волгой, дабы имѣть возможность провести свой флотъ по этому каналу и направить его къ Астрахани. Каналъ этотъ, протяженіемъ около 3 вер., имѣетъ глубину до $1^1/_2$ саж. и ширину по дну—6 саж. Второй каналъ, въ разстояніи 400 саж. отъ перваго, является остаткомъ сооруженія, предпринятаго Петромъ Великимъ и пріостановленнаго по случаю войны съ Швеціей. Каналъ этотъ, длиною около 4 вер., имѣетъ глубину до $4^1/_2$ саж. и ширину по дну около 4 саж.

Собираемый въ окрестностяхъ станціи хлѣбъ расходуется на мѣстное потребленіе и только въ годы высокихъ урожаевъ бываютъ небольшіе излишки, которые вывозятся гужемъ въ Камышинъ и для отправки по желѣзной дорогѣ поступаютъ рѣдко.

Камышинъ. (445 вер. отъ Тамбова). Мѣстность, занимаемая Камышиномъ, очень рано пріобрѣла обширную извѣстность. Способствовало этому ея географическое положеніе. Въ этомъ мѣстѣ р. Камышинка, впадающая въ Волгу, ближе чѣмъ гдѣ-либо подходитъ къ р. Иловлѣ, впадающей въ Донъ. Еще въ древнія времена греки знали этотъ путь и пользовались имъ для своихъ торговыхъ сношеній съ народами, обитавшими на Волгѣ и на побережьяхъ Каспія. Знали этотъ путь и наши первые князья. Такъ Игорь, возвращаясь съ перваго неудачнаго похода въ

Грецію, поднялся изъ Азовскаго моря по Дону и Иловлѣ, перешелъ волокомъ въ Камышинку и отсюда на Волгу и далѣе въ Каспійское море, гдѣ навелъ страхъ на побережные магометанскіе народы. Въ позднѣйшія времена путь этотъ служилъ для другихъ цѣлей. Пользовались имъ, главнымъ образомъ, шайки разбойниковъ, переходившихъ съ Дона на Волгу и обратно. По этому пути шли мятежные сподвижники Разина и Пугачева, здѣсь находили пріютъ безчисленныя шайки другихъ, менѣе извѣстныхъ, предводителей. Камышинка воспѣта въ народныхъ разбойничьихъ пѣсняхъ [1]); о подвигахъ атамановъ живутъ донынѣ народныя преданія, а историческіе акты намъ подтверждаютъ, что дѣйствительно здѣсь кипѣла жизнь, находившая выраженіе, то въ мирныхъ торговыхъ сношеніяхъ, то въ грозныхъ воинскихъ и разбойничьихъ набѣгахъ.

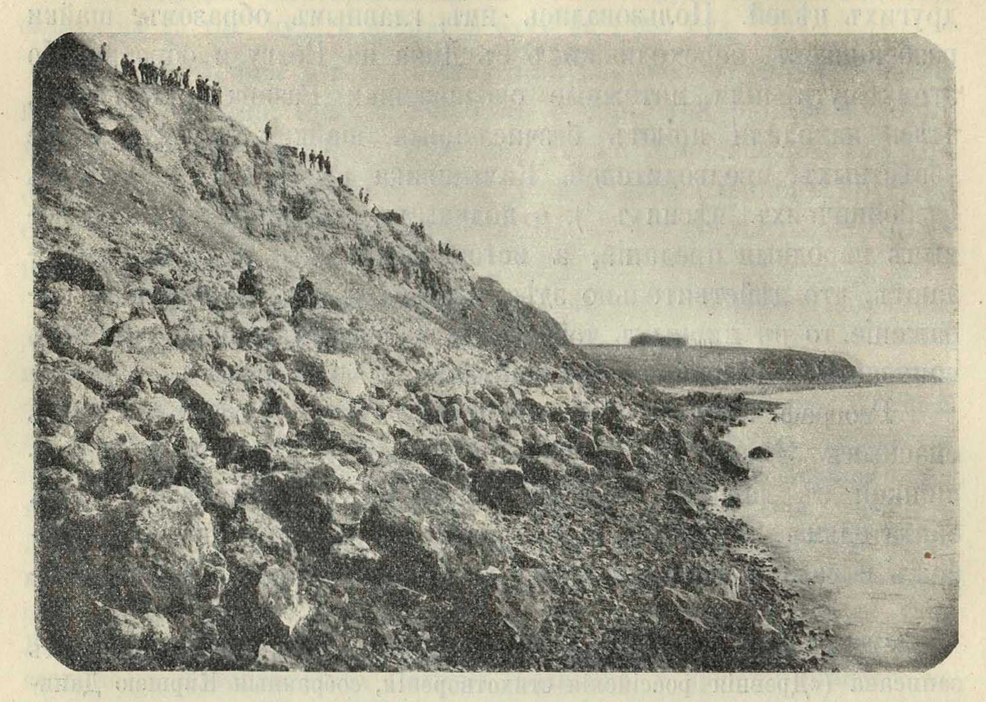
Географическое положеніе этого мѣста сдѣлало его очень опаснымъ. Здѣсь, на „переволокѣ“ между Иловлей и Камышинкой съ давнихъ временъ основались разбойничьи гнѣзда, обитателямъ которыхъ было равно удобно выходить на грабежъ и разбой, какъ на Волгу, такъ и на Донъ. Извѣстія ино-

---

[1]) Извѣстнымъ собирателемъ народныхъ пѣсенъ Киршею Даниловымъ записана («Древнія россійскія стихотворенія, собранныя Киршею Даниловымъ» Москва, 1878 г., стр. 220) пѣсня подъ заглавіемъ «Князь Репнинъ“, характеризующая значеніе р. Камышинки и повѣствующая о трагической участи Астраханскаго губернатора князя Д. А. Репнина, попавшаго съ семействомъ въ руки «воровскихъ казаковъ».

Промежъ было Казанью, промежъ Астраханью,
А пониже города Саратова,
А повыше было города Царицына,
Изъ тоя ли было нагорной сторонушки,
Какъ бы прошла, протекла Камышевка рѣка,
Своимъ устьемъ она впала въ матушку Волгу рѣку.
А по славной матушкѣ Камышевкѣ рѣкѣ
Выгребали, выплывали пятьдесятъ легкихъ струговъ,
Воровскіихъ казаковъ;
А на всякомъ стружечку по пятьдесятъ гребцовъ,
По пятьдесятъ гребцовъ—воровскіихъ казаковъ,
и проч.

странцевъ, имѣвшихъ случай проѣзжать мимо Камышинской переволоки, повѣствуютъ объ этомъ мѣстѣ, какъ объ очень опасномъ. Англійскій посланникъ Антонъ Дженкинсонъ, четыре раза (между 1557 — 1571 г.г.) посѣтившій Россію въ царство-



Каменистый берегъ у пристани ст. Камышинъ.

ваніе Іоанна Грознаго, для заключенія торговыхъ договоровъ и разрѣшенія англійскимъ купцамъ торговли съ Персіей чрезъ русскія владѣнія, сообщаетъ:

6 іюля (1558 г.), мы подплыли къ мѣсту, называемому „переволока"; называется оно такъ потому, что въ минувшія времена татары здѣсь перетаскивали свои суда изъ Волги въ Танашъ, иначе Донъ, когда сбирались грабить плывущихъ какъ внизъ по Волгѣ въ Астрахань, такъ и плывущихъ по Танашу въ Азовъ, Каффу и др. города... Разстояніе отъ одной рѣки до другой по переволоку — 2 лье; это опасное мѣсто, такъ какъ здѣсь водятся воры и разбойники" [1]).

---

[1]) „Чтенія въ Импер. Обществѣ исторіи и древностей Россійскихъ", за 1884 г., кн. 4, стр. 39.

Адамъ Олеарій, проѣзжавшій по Волгѣ съ Голштинскимъ посольствомъ въ Персію въ 1636 году, говоритъ:

„По этимъ то рѣкамъ (Иловлѣ и Камышинкѣ) донскіе казаки на легкихъ челнахъ заплываютъ и въ Волгу, отчего мѣсто это считается самымъ опаснымъ по разбоямъ“ [1]).

Мѣстность эта, въ силу своихъ особенностей, должна была привлечь къ себѣ вниманіе государственной власти. Первою заботой правительства было обезопасить „переволоку“, сдѣлавъ невозможнымъ для разбойничьихъ шаекъ свободный выходъ на Волгу, какъ главную торговую артерію. Съ этою цѣлью построенъ былъ при впаденіи Камышинки въ Волгу городъ Камышинъ. Голландецъ Стрюйсъ, проѣзжавшій по Волгѣ въ 1669 году, записалъ объ этомъ городѣ слѣдующее:

„При устьѣ рѣки Еруслана видѣлъ городъ Камышинъ. Москвитяне построили его въ 1668 году для того, чтобы пресѣчь путь казакамъ, которые, проходя по Еруслану (т. е. Камышинкѣ) для того, чтобы попасть на Волгу, грабили все, что попадалось тамъ. Но несмотря на эту предосторожность, хотя они не входятъ въ эту рѣку такъ легко, какъ прежде, все-таки продолжаютъ плавать, переправляя лодки на четырехколесныхъ повозкахъ чрезъ пространство отъ шести до семи миль“ [2]).

Городъ этотъ, однако, существовалъ недолго. Силы, которымъ онъ имѣлъ противодѣйствовать, были больше его силъ, и онъ не могъ устоять передъ ними. Настойчивая нужда запереть „волокъ“ заставила, вмѣсто перваго Камышина, построить второй, который и былъ основанъ чрезъ 24 года, а именно въ 1692 году. О постройкѣ этого города путешественникъ Корнилій де-Бруинъ, проѣзжавшій по Волгѣ въ 1703 г., сообщаетъ:

„Проплыли мимо города Камышина, начатаго постройкой всего 4 года тому назадъ и уже значительно обстроеннаго. Городъ этотъ довольно обширенъ, окруженъ землянымъ валомъ, надъ которымъ и тогда безпрестанно работали. На житье сюда прибыли уже изъ Москвы до 4.000 семей. Гора, на которой построенъ городъ, особенно возвышена къ сторонѣ рѣки, обрывиста и чрезвычайно скалиста. По близости города, слѣва бѣжитъ рѣка Камышинка, текущая къ западу. Говорятъ, что она беретъ начало свое изъ родника у Иловли, которая впадаетъ въ рѣку

---

[1]) Адамъ Олеарій, подробное описаніе путешествія Голштинскаго посольства въ Московію и Персію, перев. П. Барсова, Москва, 1870 г., стр. 436.

[2]) Путешествіе по Россіи голландца Стрюйса, перев. П. О. Юрченко, „Русскій Архивъ за 1880 г., т. І-й, стр. 81.

Донъ, изливающуюся въ Понтъ и отдѣляющую Европу отъ Азіи. Казаки, живущіе на берегу Дона, переплывали, какъ разсказывали намъ, на лодкахъ изъ этой рѣки въ Волгу и дѣлали въ этихъ мѣстностяхъ много безпорядковъ, несмотря на то, что сюда часто присылались войска для обузданія ихъ. Такъ какъ мѣры эти оказались недостаточны для достиженія сказанной цѣли, то и рѣшено было выстроить здѣсь городъ, чтобы держать казаковъ въ страхѣ. На другой сторонѣ Камышинки сооружали и крѣпость, окруженную землянымъ валомъ, надъ коимъ и теперь работали". [1]).

Большое значеніе переволоки въ дѣлѣ сближенія бассейновъ Чернаго и Каспійскаго морей не одинъ разъ вызывало стремленіе соединить здѣсь каналомъ Волгу съ Дономъ.

Первая попытка сдѣлана была турецкимъ султаномъ Селимомъ въ 1569 году [2]). Стремясь отвоевать у Россіи Астрахань, онъ распорядился соединить Донъ съ Волгой каналомъ, дабы имѣть возможность провести свой флотъ по этому каналу и направить его къ Астрахани [3]).

Вторая попытка сдѣлана была Петромъ Великимъ. По его распоряженію каналъ строился сначала инженеромъ Брекелемъ, бѣжавшимъ заграницу, а потомъ англичаниномъ Джономъ Перри, которому велѣно было пріостановить работы по случаю войны со Швеціей. Джонъ Перри, въ оставленной имъ книгѣ [4]) говоритъ, что работами по сооруженію канала онъ занимался три года сряду въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ и что „нѣкоторые шлюзы были почти окончены и каналъ въ половину прокопанъ".

Въ царствованіе Екатерины II приступлено было къ возобновленію работъ по сооруженію канала. Для топографической съемки посланъ былъ профессоръ Ловицъ и адъюнктъ Иноходцевъ. П. С. Палласъ засталъ ихъ «приготовляющихся измѣрять наклоненіе страны, чрезъ которую сей каналъ долженъ проведенъ быть». Обозрѣвъ мѣстность, Палласъ нашелъ «къ произведенію въ дѣйство сего великаго дѣла основательную надежду» [5]).

---

[1]) Путешествіе черезъ Московію Корнилія де-Бруина, перев. П. П. Барсова, Москва, 1873 г., стр. 179—180.

[2]) По мнѣнію Газа, уже Птоломей имѣлъ въ виду соединеніе Волги съ Дономъ, (А. Я. Гаркави, сказанія мусульманскихъ писателей о славянахъ и русскихъ. стр. 154).

[3]) С. М. Соловьевъ, Исторія Россіи, т. VI, гл. 5, стр. 220, по изд. „Обществ. Пользы", т. 2.

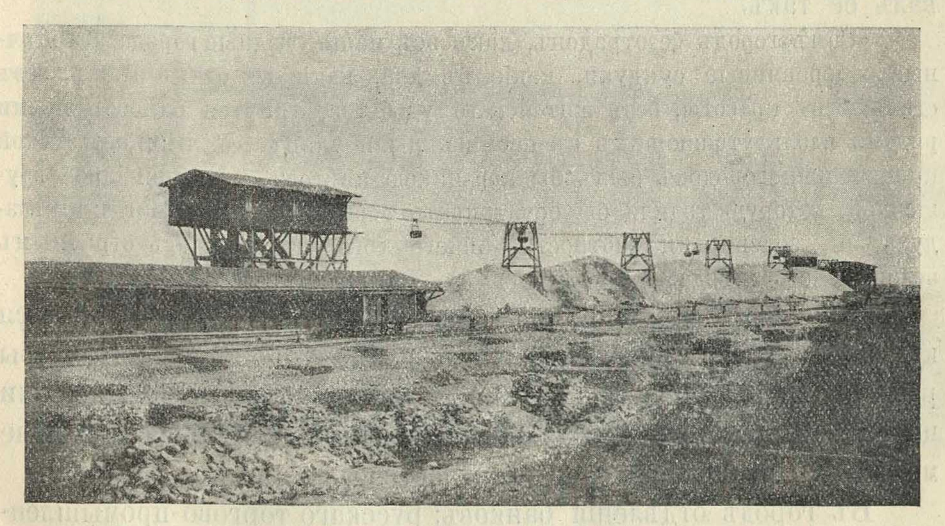
[4]) „Состояніе Россіи при нынѣшнемъ царѣ" (русскій переводъ кн. О. М. Дондуковой-Корсаковой, Москва, 1871 г., стр. 3—4).

[5]) П. С. Палласъ. Путешествія, ч. 3, стр. 217.

Пугачевскій бунтъ помѣшалъ Ловицу окончить свои работы. Ловицъ попалъ въ руки Пугачева, который, узнавъ, что онъ наблюдаетъ движеніе звѣздъ, велѣлъ повѣсить его «поближе къ звѣздамъ» [1]).

Несмотря на массу затраченнаго труда, сооруженіе канала должно было окончиться неудачей, такъ какъ по нивеллировкѣ, произведенной въ позднѣйшее время, уровень рѣчки Камышинки оказался на 40 саж. ниже уровня Иловли; самый же гребень, раздѣляющій эти рѣки, на 57, а мѣстами на 70 саж., выше уровня р. Волги. При такихъ условіяхъ каналъ долженъ быть какъ-бы подземнымъ. Слѣды этого канала остались до нашего времени. Сохранились также и слѣды канала султана Селима— на 200 саж. выше Петровскаго канала.

Городъ Камышинъ первоначально носилъ названіе Дмитріевска. Въ половинѣ XVIII в. въ Дмитріевскѣ (переименованномъ въ 1780 г. въ Камышинъ) устроенъ былъ главный складъ соли, привозимой съ Эльтонскаго озера, но это не отразилось сколько нибудь существенно на развитіи города. Посѣщавшіе его въ концѣ XVIII в. путешественники Лепехинъ и Фалькъ находили его въ незавидномъ состояніи. Палласъ



Канатно-воздушная дорога солетаски. Соляные бугры въ Камышинѣ.

видѣлъ здѣсь, однако, великое множество лавокъ и говоритъ, что „прежде отправлялся здѣсь также великой торгъ съ калмыками“. Только въ XIX в. Камышинъ пріобрѣлъ торговое зна-

[1]) Д. Мордовцевъ. Политическія движенія русскаго народа, Спб., 1871 г., т. I, стр. 172.

ченіе и сталъ сильно развиваться, но ростъ этотъ подрѣзанъ былъ въ корнѣ сооруженіемъ Грязе-Царицынской дороги.

Съ проведеніемъ Тамбово-Камышинской ж. дороги торговое значеніе Камышина стало возрождаться. По переписи 1897 г. въ немъ оказалось населенія 15.270 чел., а къ 1 января 1910 г. числилось 21.700 чел. Промышленность выражается болѣе, чѣмъ 50 предпріятіями; наиболѣе выдающимися по производству являются: 7 лѣсопильныхъ заводовъ, чугунолитейный и пивоваренный заводы, 3 салотопенныхъ и мыловаренныхъ завода и 3 заведенія для производства валеной обуви и войлочныхъ издѣлій. Главными предметами торговли служатъ хлѣбъ и лѣсъ, а также бакалейные и мануфактурные товары. Въ Камышинѣ и его окрестностяхъ развито въ значительныхъ размѣрахъ бахчеводство. Камышинскіе арбузы пріобрѣли широкую извѣстность.

Нѣсколько лѣтъ назадъ внѣшность Камышина была непривлекательной. Извѣстный писатель Евгеній Марковъ рисовалъ ее такъ:

«Самъ городъ безотраденъ, какъ всѣ наши уѣздные города. Кирпичные и деревянные сундуки, какіе въ два, какіе въ одинъ этажъ, безъ стиля, безъ красоты, безъ житейскаго удобства, тянутся однообразными рядами вдоль утопающихъ въ пескѣ и пыли улицъ... У нѣмцевъ такой прибрежный городокъ былъ бы корзинкою цвѣтовъ, хорошенькою игрушечкой, которую ѣздили бы осматривать туристы. А тутъ нигдѣ ни воздуха, ни зелени, ни уютности, ничего того, что дѣлаетъ отраднымъ человѣку его гнѣздо» [1]).

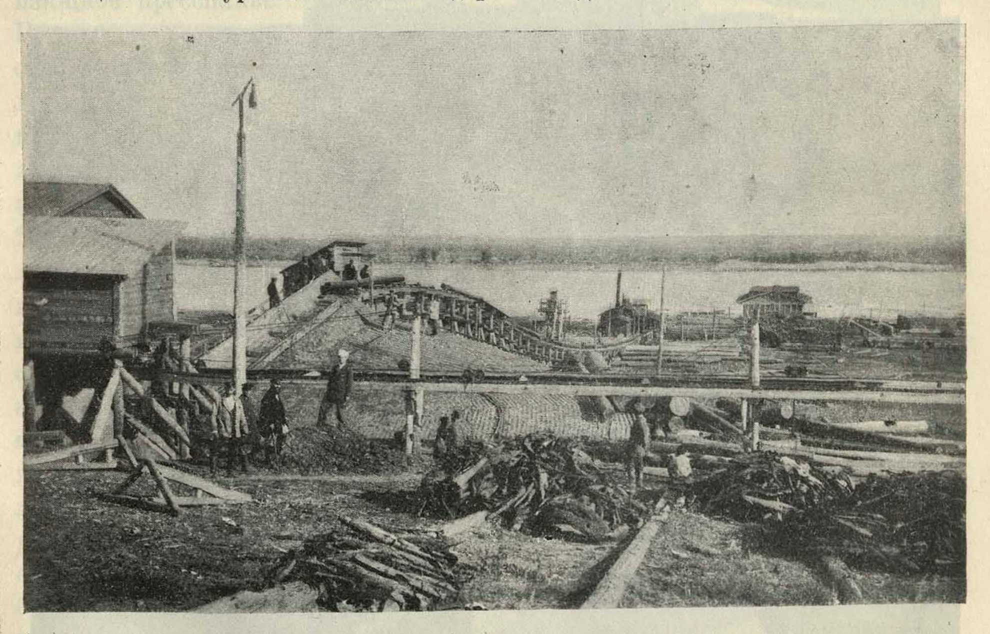
Въ послѣднее время внѣшность города стала измѣняться къ лучшему, въ немъ появились зданія хорошей архитектуры разбитъ хорошій паркъ съ тѣнистыми аллеями и роскошными цвѣтниками, почти весь городъ вымощенъ, открылись большіе магазины, освѣщающіеся электричествомъ и проч.

Въ городѣ отдѣленія банковъ: русскаго торгово-промышленнаго и русскаго для внѣшней торговли, комиссіонерство русско-азіатскаго банка, общество взаимнаго кредита, публичная библіотека, народный домъ, реальное училище, женская гимназія, духовное и ремесленное училища и 9 городскихъ училищъ. Въ Камышинѣ издается хорошая мѣстная газета.

---

[1]) Е. Марковъ. Россія въ Средней Азіи, Спб., 1901 г., т. 2-й, стр. 413.

Рѣка Камышинка дѣлитъ городъ на двѣ части. На правой сторонѣ расположенъ «новый городъ», составляющій лучшую часть, со всѣми административными учрежденіями и торговопромышленными предпріятіями, и на лѣвой сторонѣ—«старый городъ», въ которомъ станція желѣзной дороги съ пристанями: товаропассажирской, лѣсной и нефтяной. Обѣ части города соединены мостомъ. Берегъ Волги въ старомъ городѣ на нѣсколько верстъ застроенъ сооруженіями желѣзной дороги; здѣсь элеваторъ, двѣ наклонныя плоскости для механической передачи грузовъ съ желѣзной дороги на пароходы и обратно, солетаска и солемолка и лѣсоразвозная дорога, при помощи которой прибывающій водою лѣсъ поднимается на высокій крутой берегъ Волги и развозится по участкамъ, на которыхъ расположены лѣсопильные заводы и лѣсные склады. Лѣсоразвозная дорога представляетъ собою весьма интересное сооруженіе; подробное описаніе ея, составленное инженеромъ Н. М. Клушинымъ, помѣщено въ журналѣ «Желѣзнодорожное дѣло» за 1906 г., №№ 34—35.



Лѣсотаска въ Камышинѣ.

На томъ же волжскомъ берегу расположена обширная нефтяная станція, состоящая изъ 17 желѣзнодорожныхъ резервуаровъ—на 3.400 т. п. и 6 резервуаровъ восточнаго общества товарныхъ складовъ, вмѣстимостью на 1.200 т. п.

На станціи главное депо, съ паровознымъ зданіемъ на 8 паровозовъ.

Въ 1911 г. изъ Камышина отправлено болѣе 36 тыс. пассажировъ и 8 милл. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 3 милл. пудовъ. Въ отправле-

ніи преобладали пшеница, мука, лѣсной матеріалъ, скотъ, арбузы, рыба и нефтяные продукты.

Въ 5 вер. къ сѣверо-западу отъ гор. Камышина, на ровной мѣстности, поднимаются весьма близко одна отъ другой, несвязанныя между собою, 3 каменныя горы, носящія названіе „Ушей". Двѣ изъ этихъ горъ стоятъ очень близко одна отъ другой,—третья въ нѣкоторомъ отдаленіи. Горы имѣютъ шатровидную форму и состоятъ изъ сплошного камня, годнаго на жернова. Они настолько высоки, что видны на большое разстояніе изъ Заволжья. Объ этихъ горахъ проф. А. Красновъ пишетъ:

«Городъ Камышинъ обладаетъ достопримѣчательностью, о значеніи которой имѣютъ понятіе не многіе изъ его жителей. Еще менѣе о ней



Отпечатки окаменѣлыхъ листьевъ и кусокъ окаменѣлаго дерева изъ горы „Камышинскія Уши".

знаютъ туристы, которые, проѣзжая на пароходахъ по Волгѣ, почти никогда не удостоиваютъ вниманія этотъ маленькій городокъ Саратовской губерніи. Между тѣмъ, для натуралиста интересъ, представляемый Камы-

шиномъ, можно сравнить съ тѣмъ, какой представляетъ Помпея для археолога. И здѣсь и тамъ въ нѣдрахъ земли скрыты были остатки воскрешающіе предъ нами картины давно минувшей жизни. Разница только въ томъ, что Помпея воскрешаетъ намъ жизнь древнихъ римлянъ— окрестности Камышина—растительность давно минувшихъ геологическихъ эпохъ. Дѣло въ томъ, что разламывая песчаники и кварциты «Ушей», вы на каждомъ шагу находите въ нихъ въ удивительной сохранности отпечатки листьевъ тѣхъ деревъ и кустарниковъ, которые сотни тысячъ лѣтъ тому назадъ росли на югѣ Саратовской губерніи. Эти отпечатки такъ отчетливы и красивы что многіе изъ жителей Камышина хранятъ у себя отпечатки этихъ листьевъ, какъ изящное пресспапье. Громадное большинство листьевъ, находимыхъ въ песчаникахъ «Ушей», принадлежитъ къ растенію, похожему на дубъ. Кромѣ дубовъ, преобладающею древнею породою въ древнихъ камышинскихъ лѣсахъ, были камфорные лавры, равно какъ и деревья, относящіяся къ тому же семейству,—дающія корицу. Среди нихъ росли породы деревъ, близкія къ настоящимъ лаврамъ, а также чудныя вѣчно зеленыя магноліи.



Окаменѣлое дерево, высотой около 1,80 метра надъ землей, найденное въ оврагѣ „Бѣленькій", близъ г. Камышина (стоитъ на Пушкинской улицѣ въ г. Камышинѣ).

На югъ отъ города въ Волгу впадаетъ оврагъ «Бѣленькій». Переѣхавъ черезъ мостъ по другую его сторону и пройдя съ полверсты къ Волгѣ, мы вступаемъ въ полосу раздуваемыхъ вѣтромъ песковъ, относящихся къ тому

же возрасту, что и песчаники «Ушей». Пески эти засажены шелюгою, но раздуты вѣтромъ уже настолько, что изъ нихъ, какъ въ пустынѣ, въ окрестностяхъ Каира, здѣсь и тамъ ведутъ на поверхность стволы деревъ когда-то зарытыхъ въ пески морского побережья. Здѣсь я находилъ стволы древовидныхъ папортниковъ породы Osmunda и торчащіе развѣтвленные корни—не то воздушные корни пандануcовъ, не то какого то спороваго растенія. Въ самомъ оврагѣ «Бѣленькомъ» въ тельванахъ песчаника попадаются чаще отпечатки листьевъ.

Какъ неаполитанцы собрали изъ раскопокъ Помпеи цѣлый музей древностей, смотрѣть который съѣзжаются ученые и туристы всего міра и который сталъ одною изъ главныхъ достопримѣчательностей города Неаполя,—такъ и камышане могли бы составить цѣлый музей ископаемыхъ рѣдкостей тропическаго дѣвственнаго лѣса, когда то росшаго на мѣстѣ ихъ города. И вся Русь, проѣзжая по Волгѣ, могла бы, останавливаясь въ Камышинѣ, осмотрѣть его и дивиться формамъ, когда то бывшей въ Россіи полутропической природы» [1]).

Линія Пенза-Таволжанка.

Пензо-Таволжанская линія пролегаетъ почти на всемъ своемъ протяженіи въ близкомъ сосѣдствѣ съ р. Хопромъ и въ значительной части по долинѣ этой рѣки.

Долина р. Хопра богата лѣсной растительностью и рѣзко отличается отъ граничащей съ нею степной полосы; заключая въ своей природѣ черты сѣверныхъ лѣсныхъ мѣстностей [2]) и необычныя для черноземныхъ степей очертанія поверхности, она создаетъ во многихъ мѣстахъ ландшафты исключительной красоты.

Живописная природа и богатая почва рано привлекли къ этой мѣстности вниманіе.

Уже въ концѣ XVII вѣка земли по Хопру были пожалованы боярину Л. К. Нарышкину, а въ слѣдующемъ XVIII столѣтіи здѣсь основаны князьями А. Б. Куракинымъ и С. Ф. Голицынымъ помѣстья: „Надеждино“ и „Зубриловка“, ставшія одними изъ самыхъ замѣчательныхъ въ Россіи.

---

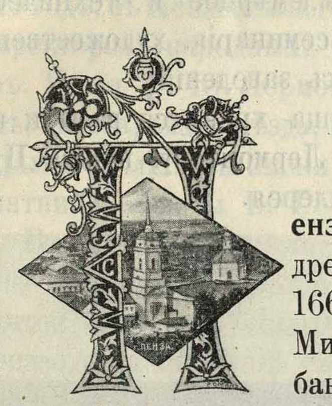
[1]) А. Красновъ, „Гора Уши близъ Камышина“ („Камышинскія Вѣсти“ № 16 за 18 апрѣля 1910 г.).

[2]) Б. Келлеръ. Ботанико-географическія изслѣдованія въ Сердобскомъ уѣздѣ, Казань, 1903 г., стр. 8.

Теперь отъ вотчины боярина Нарышкина осталось небольшое имѣніе при ст. Пады, „Надеждино“ продано, а „Зубриловка“, со всѣми ея достопримѣчательностями, погибла отъ погрома 19 октября 1905 года.

Сей городъ, хотя и умѣренно выстроенъ, однако, по своему положенію на высокомъ подлѣ Суры мѣстѣ, и по множеству церквей имѣетъ видъ изрядной.

П. С. Палласъ.



енза. Пенза не принадлежитъ къ числу древнихъ городовъ. Возникла она въ 1666 году по повелѣнію царя Алексѣя Михаиловича для защиты отъ набѣговъ кубанскихъ татаръ [1]). Академикъ Фалькъ, посѣтившій Пензу черезъ столѣтіе послѣ ея основанія, описалъ ее, какъ большой городъ [2]).

Въ послѣдующее столѣтіе развитіе Пензы шло быстро. Въ 1865 году въ ней было населенія 27.151 человѣкъ, по переписи 1897 г. оказалось—61.851 чел., а на 1 января 1910 г. числится 69.000 чел.

Торговое и промышленное значеніе Пензы довольно велико: въ ней числится 74 промышленныхъ заведенія съ годовымъ оборотомъ въ 3.728.000 руб., при 3.500 рабочихъ.

Наиболѣе крупными предпріятіями являются: писчебумажная фабрика товарищества Сергѣева, паровыя мельницы: Евстифѣева, Алипова, Марканова и Федотова, солодовенные заводы: бр. Бубновыхъ и Мартышкина, лѣсопильные заводы: Ашанина, Литвинова и Андреева, паточный заводъ акціонернаго общества „Просвѣтъ“, фабрика гнутой мебели „Букъ“ и др.

---

[1]) А. Горизонтовъ. Описаніе Пензенскаго уѣзда, стр. 2.

Сталь. Пензенская губернія, мат. для географіи и стат. Россіи, Спб., 1868 г. ч. 2-я, стр. 381.

[2]) Полн. Собран. учен. путеш. по Россіи, т. 6, стр. 29.

Въ торговыхъ оборотахъ главными предметами служатъ хлѣбъ, лѣсъ и спиртъ. Въ городѣ бываютъ два базара въ недѣлю и 2 ярмарки въ году; банковыхъ учрежденій нѣсколько: отдѣленія государственнаго, волжско-камскаго, русскаго торгово-промышленнаго, русско-азіатскаго, соединеннаго банковъ, городской общественный банкъ, общество взаимнаго кредита и проч.

Въ Пензѣ — 3 мужскихъ и 4 женскихъ гимназій, реальное училище, учительская семинарія, землемѣрное и техническое желѣзнодорожное училище, духовная семинарія, художественное училище и болѣе 40 другихъ учебныхъ заведеній.

Въ музеѣ художественнаго училища хранятся вазы и картины, принадлежащіе поэту М. Ю. Лермонтову, пушка Пугачева и проч.; здѣсь же картинная галлерея.



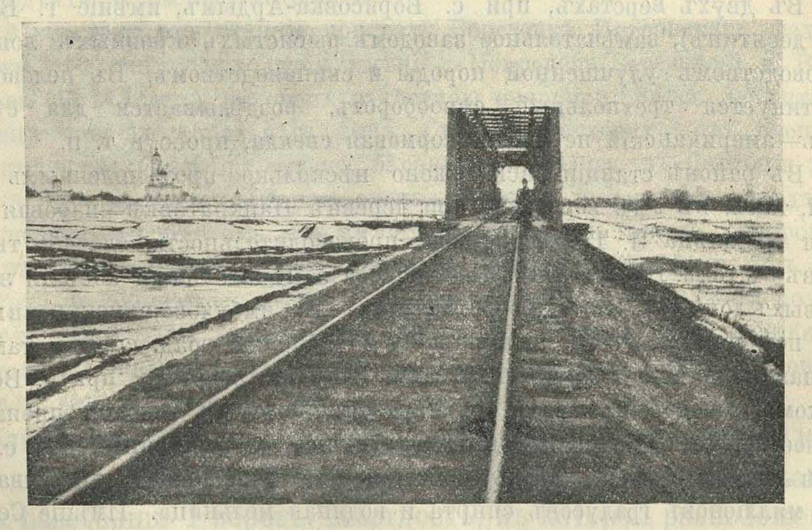
Г. Пенза. Сѣверо-Восточная часть.

Внѣшній видъ Пензы, расположенной на большомъ склонѣ горы, очень красивый, въ особенности со стороны линіи Рязанско-Уральской ж. д.; городъ довольно благоустроенный; въ немъ

есть водопроводъ, электрическое освѣщеніе, много храмовъ, изъ которыхъ замѣчателенъ кафедральный соборъ съ хорошей стѣнной живописью художника Макарова. Въ библіотекѣ собора хранится рѣдкая „библія въ лицахъ“ съ портретомъ Императрицы Елизаветы Петровны.

Изъ прошлаго Пензы слѣдуетъ вспомнить, что составитель свода законовъ М. М. Сперанскій былъ въ ней губернаторомъ съ 1816 по 1819 годъ; въ Пензенской гимназіи учился критикъ В. Г. Бѣлинскій, а директоромъ народныхъ училищъ былъ писатель И. И. Лажечниковъ. Поэтъ М. Ю. Лермонтовъ провелъ свое дѣтство въ с. Тарханахъ, Чембарскаго уѣзда, гдѣ находится и его могила. Въ Пензѣ открыты библіотеки имени Бѣлинскаго и Лермонтова и поставлены памятники—бюсты В. Г. Бѣлинскому и М. Ю. Лермонтову.

Въ Пензѣ Рязанско-Уральская дорога имѣетъ двѣ станціи. Одна изъ этихъ станцій, называемая „Постъ-элеваторъ“, находится ближе къ городу и служитъ, главнымъ образомъ, для производства операцій съ хлѣбными грузами, завозимыми въ находящійся здѣсь элеваторъ; на эту же станцію переносятся всѣ операціи по грузамъ въ періоды разлива р. Пензы, когда городъ бываетъ отрѣзанъ отъ главной станціи „Пенза-Уральская“.



Мостъ 144 вер. черезъ р. Пензу.

При станціи Пенза—оборотное депо, съ паровознымъ зданіемъ на 7 стойлъ, и желѣзнодорожное начальное училище на 200 дѣтей.

Работа элеватора за 5-лѣтній періодъ:

Годъ поступленій.	Поступило.				ИТОГО.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	1.485	193.873	37.674	11.063	244.095
1907	14.767	173.442	112.774	33.114	334.097
1908	7.362	158.460	14.235	33.333	213.390
1909	—	62.051	8.487	57.806	128.344
1910	91.040	15.166	25.857	29.953	162.016
Всего . .	114.654	602.992	199.027	165.269	1.081.942

Въ 1911 г. со станціи Пенза отправлено около 55 тыс. пассажировъ и 2.791 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 3.756 тыс. пуд. Преобладали въ отправленіи—хлѣбъ въ зернѣ, лѣсные матеріалы, бумага, лукъ, патока, мука картофельная, въ прибытіи — тряпье, солома, нефтяные продукты, хлѣбъ въ зернѣ, сахаръ, мука, каменный уголь, лѣсной матеріалъ и рыба.

Ардымъ. (18 вер. отъ Пензы, въ Пензенск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ протекающей вблизи рѣчки Ардымъ (что значитъ—„впередъ").

Въ двухъ верстахъ, при с. Борисовка-Ардымъ, имѣніе г. Билимъ (860 десятинъ), замѣчательное заводомъ рысистыхъ кровныхъ лошадей, скотоводствомъ улучшенной породы и свиноводствомъ. Въ полеводствѣ практикуется трехпольный сѣвооборотъ, воздѣлывается для сѣмянъ овесъ—американскій перееродъ, кормовая свекла, просо и т. п.

Въ районѣ станціи расположено нѣсколько промышленныхъ заведеній, такъ: въ 4-хъ верстахъ, при деревнѣ Панкратовкѣ—паровая вальцовая мельница Н. Т. Евстифѣева, производительностью до 450 тысячъ пудовъ въ годъ. Въ имѣніи г. Евстифѣева замѣчательный конскій заводъ ломовыхъ лошадей. Въ 4-хъ верстахъ,при селѣ Симбухово,винокуренный заводъ помѣщика г. Усова выкуриваетъ до 2.000.000 град. спирта; тамъ же водяная мельница и фруктовый садъ. Въ 7-ми верстахъ, при с. Воскресенскомъ, солодовый заводъ бр. Мартышкиныхъ, съ годовой производительностью до 100 тыс. пудовъ и въ такомъ же разстояніи, при с. Оленевкѣ—винокуренный заводъ помѣщика г. Селиванова, выкуривающій до 3 милліоновъ градусовъ спирта и водяная мельница. Имѣніе Селиванова (2.000 дес.) замѣчательно хорошимъ фруктовымъ садомъ, птицеводствомъ, конскимъ заводомъ, скотоводствомъ и овцеводствомъ породы рамбулье-негретти. Въ этомъ же селѣ имѣніе г. Дегтерева (1.200 дес.

земли), трехпольный сѣвооборотъ, конскій заводъ рысистыхъ лошадей. Въ окрестныхъ селахъ и деревняхъ въ зимнее время крестьянки занимаются пряденіемъ козьяго пуха и изготовленіемъ пуховыхъ платковъ, извѣстныхъ подъ именемъ «пензенскихъ».

Кромщино — разъѣздъ. (34 вер. отъ Пензы, въ Пензенск. уѣздѣ).

Близъ этого разъѣзда, на лѣвомъ берегу р. Крутца, саженяхъ въ 150 ниже моста черезъ рѣку Крутецъ, находится пещера, вырытая въ недавнее время въ откосѣ высокаго берега неизвѣстнымъ лицомъ; работы велись по ночамъ и окружающему населенію не удавалось до сего времени замѣтить отшельника. Отъ главнаго хода пещеры идутъ отвѣтвленія; на стѣнахъ по глинѣ вырѣзаны тексты изъ молитвъ и кресты, въ концахъ отвѣтвленій расширенія и тамъ аналой изъ глины, на стѣнахъ иконы и лампады. Всего длина пещеры, съ отвѣтвленіями, около 40 саж.

Саловка-Ховринская. (44 вер. отъ Пензы, въ Сердобск. уѣздѣ). Станція недалеко отъ деревни Саловскіе выселки. При станціи образовался поселокъ, въ которомъ построены амбары и организована скупка хлѣба.

Въ поселкѣ небольшая мукомольная мельница, работающая для мѣстныхъ нуждъ.

Въ 1911 г. со станціи Саловка отправлено $8^1/_2$ тыс. пассажировъ и 642 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 296 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладалъ хлѣбъ въ зернѣ и мука, въ прибытіи — мануфактура, нефтяные продукты и лѣсные матеріалы.

Въ 9 верстахъ отъ станціи, при селѣ Березовкѣ, Петровскаго уѣзда, имѣющемъ 1.200 жит., находится имѣніе «Покровско-Березовое» г. Васильчикова (13.243 дес.), съ очень извѣстною овчарней. Здѣсь держится 6.000 овецъ ново-электоральнаго типа. Стадо происходитъ отъ овецъ, выписанныхъ изъ Силезіи; затѣмъ бараны покупались въ Саксоніи по 500—1.000 руб. за голову. Шерсть очень высокаго достоинства; средній выходъ шерсти—10 фунтовъ. Въ имѣніи существуетъ школа овчаровъ и разсадникъ племенныхъ овецъ; ежегодно продается до 100 головъ по 50—400 руб. и 200 матокъ по 50—150 руб. за голову. Въ имѣніи большой заводъ рысистыхъ лошадей (до 150 головъ), свиноводство іоркширской породы (до 500 головъ), а также три винокуренныхъ завода, паровая мельница и двѣ водяныхъ.

Колышлей. (63 вер. отъ Пензы, въ Сердобск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ рѣки Колышлей, притока Хопра, протекающей въ разстояніи 4 верстъ. Мѣстность, въ которой расположена станція, была до проведенія желѣзной дороги полемъ; теперь же здѣсь большой торговый поселокъ въ 100 дворовъ, съ почтово-

телеграфнымъ отдѣленіемъ, церковью, школой, двумя отдѣленіями банковъ: русскаго торгово-промышленнаго и соединеннаго, аптекой, магазинами и складами. Въ поселкѣ двѣ паровыя мельницы бр. Федяевыхъ и Живова, а на поселковомъ базарѣ идетъ ежедневная скупка подвозимаго сюда хлѣба въ очень большихъ размѣрахъ. Въ окрестномъ районѣ отъ 2 до 10 верстъ находится 5 паровыхъ и 6 водяныхъ мельницъ. Этотъ крупный мукомольный и торговый центръ, образовавшійся послѣ сооруженія желѣзной дороги, въ теченіе 15 лѣтъ, служитъ нагляднымъ показателемъ огромнаго благотворнаго вліянія пароваго транспорта на торговопромышленную дѣятельность населенія.

При станціи семь частныхъ хлѣбныхъ амбаровъ, на 240 тыс. пуд., и пять нефтяныхъ складовъ небольшой вмѣстимости; желѣзнодорожное зернохранилище на 40 вагоновъ и общія станціонныя помѣщенія.

Со станціи Колышлей отправляется болѣе 14 тыс. пассажировъ и въ урожайные годы около 3 милл. пуд. грузовъ, прибываетъ грузовъ около 750 тыс. пудовъ. Въ отправленіи преобладаетъ хлѣбъ въ зернѣ и мука, въ прибытіи—лѣсъ, нефтяные продукты, соль, каменный уголь и др.

Въ разстояніи отъ 2-хъ до 10 верстъ расположено 14 селъ и деревень; изъ нихъ наиболѣе близки къ станціи: село Сущевка—въ 2-хъ верстахъ и деревни: Кисаровка—въ 3 вер., Назвaновка—въ 4 вер., Карауловка и Апраксино—въ 6 верстахъ.

Изъ частновладѣльческихъ хозяйствъ района станціи выдѣляются хорошею постановкою полеводства и скотоводствомъ имѣнія: Предсѣдателя Государственнаго Совѣта, М. Г. Акимова, при с. Трескинѣ,—въ 8 вер. и Е. Г. Дурново, при дер. Каменкѣ,—въ 12 вер. отъ станціи.

Балтинка. (81 вер. отъ Пензы, въ Сердобск. уѣздѣ). Названіе станція получила отъ находящейся въ 8 верстахъ деревни Балтинки.

Станція расположена на равнинѣ, изрѣзанной суходолами и оврагами, и имѣющей склонъ къ рѣкѣ Хопру, протекающему въ 8 верстахъ.

Въ 1 верстѣ отъ станціи — деревня Каменка, до 30 дворовъ, въ 2 верстахъ — село Песчанка, до 120 дворовъ; другія села отстоятъ не ближе 6—7 верстъ.

Населеніе сбываетъ излишки хлѣбовъ, главнымъ образомъ, въ Сердобскѣ и Колышлеѣ; на станцію же Балтинку везутъ свой хлѣбъ только частные владѣльцы, почему количество отправляемыхъ со станціи грузовъ очень невелико.

Въ районѣ станціи два винокуренныхъ завода: одинъ г. Бернова, въ 18 верстахъ и второй, г. Лазо,—въ 10 верстахъ.

Въ 6 верстахъ отъ станціи — опытное показательное поле Сердобскаго уѣзднаго земства, состоящее подъ управленіемъ ученаго агронома.

Сердобскъ. (99 вер. отъ Пензы). Городъ Сердобскъ расположенъ въ холмистой, изрѣзанной оврагами, мѣстности, на правомъ берегу рѣки Сердобы.

Съ восточной, сѣверной и западной сторонъ городъ окруженъ степью и лѣсами, съ южной—рѣкою.

Поселеніе, изъ котораго образовался нынѣшній Сердобскъ, возникло въ XVII вѣкѣ [1]); первоначально это было село Большая Сердоба, окруженное валомъ для защиты отъ набѣговъ кочевниковъ; въ 1717 году оно выдержало осаду крымскихъ и кубанскихъ татаръ. Уѣзднымъ городомъ Сердобскъ сдѣланъ въ 1780 г. Въ 1861 году въ Сердобскѣ было населенія 5.000 чел.; по переписи 1897 года, въ городѣ (вмѣстѣ съ пригородной слободой) оказалось 12.781 человѣкъ, а въ настоящее время въ одномъ городѣ (безъ пригородной слободы) насчитывается до 10.000 жителей и 1.400 домовъ. Постройки города, лѣтъ 20 тому назадъ, были деревянныя, небольшія и крытыя тесомъ, а мѣстами даже и соломой; теперь въ городѣ много хорошихъ каменныхъ и деревянныхъ домовъ, крытыхъ преимущественно желѣзомъ.

До 1903 года въ городѣ было лишь городское 4-хъ классное училище и по 2 приходскихъ мужскихъ и женскихъ; теперь же, кромѣ нихъ, основаны реальное училище, женская гимназія и ремесленное училище, помѣщающіяся въ зданіяхъ прекрасной архитектуры.

Въ городѣ два кредитныхъ учрежденія: отдѣленіе русскаго торгово-промышленнаго банка и общество взаимнаго кредита; ежегодно бываетъ 3 ярмарки — 9 мая, 8 іюля и 14 сентября, продолжающихся по 1 дню каждая; съ 28 іюля по 6 августа — большая конская ярмарка.

На станціи — шпалопропиточный заводъ, элеваторъ, вмѣстимостью на 150 тыс. пудовъ, зернохранилище на 54 тыс. пуд. и 4 частныхъ склада, емкостью на 400 вагононъ.

---

[1]) А. И. Минхъ относитъ возникновеніе „сторожевыхъ слободъ по рѣкѣ Сердобѣ (гор. Сердобскъ) къ 1702 году“, (книга „Городъ Аткарскъ“, 1908 г., стр. 3).

Работа элеватора за 5-лѣтній періодъ, съ 1 января 1906 по 1 января 1911 года:

Годъ поступленія.	Поступило.				ИТОГО.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	—	178.234	38.368	4.595	221.197
1907	—	183.699	182.377	6.531	372.607
1908	—	53.893	96.749	12	150.654
1909	—	6.892	278.841	12.600	298.333
1910	17.028	—	85.174	1.821	103.023
Всего . .	17.028	422.718	681.509	25.559	1.145.814

Въ 1911 г. со станціи Сердобскъ отправлено около 29 тыс. пассажировъ и 1.898 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 1.244 т. п. Въ отправленіи преобладалъ хлѣбъ въ зернѣ, мука, сѣмя подсолнечное и скотъ, въ прибытіи—мануфактура и лѣсные матеріалы.

На лѣвомъ берегу рѣки Сердобы, противъ города, расположено большое село «Сердобская Пригородная Слобода», съ волостнымъ правленіемъ, противъ котораго въ 1911 году поставленъ памятникъ Императору Александру II.

Слобода растянулась на значительное разстояніе вдоль р. Сердобы и имѣетъ 7.070 жит.

Въ 12 верстахъ отъ Сердобска, при селѣ „Надеждино", находилось имѣніе кн. Ф. А. Куракина, замѣчательное по своей прошлой исторіи, благоустройству и роскоши.

Имѣніе это стало вотчиной князя Б. И. Куракина въ 1700 году, но пріобрѣло особую славу при сынѣ его А. Б. Куракинѣ, товарищѣ дѣтства Павла Петровича, получившемъ названіе «бриллiантоваго князя» «Въ великолѣпномъ уединеніи своемъ», говоритъ Вигель, «выстроилъ онъ себѣ на подобіе посѣщаемыхъ имъ дворцовъ, также нѣчто похожее на Дворъ. Совершенно бѣдные дворяне за большую плату принимали у него должности главныхъ дворецкихъ, управителей, даже шталмейстеровъ и церемоніймейстеровъ; потомъ секретарь, медикъ, капельмейстеръ и библіотекарь и множество любезниковъ безъ должностей составляли его свиту и оживляли его пустыню. Всякій день, даже въ будни, за столомъ гремѣла у него музыка, а по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ были большіе выходы; раздѣленіе времени, дѣла, какъ и забавы, все было подчинено строгому порядку и этикету. Изображенія великаго князя Павла Петровича находились у него во всѣхъ комнатахъ; въ саду и рощѣ, тамъ и сямъ встрѣчались не весьма изящные памятники знаме-

нитымъ друзьямъ и родственникамъ. Онъ наслаждался и мучился воспоминаніями Тріанона и Маріи Антуанеты, посвятилъ ей деревянный храмъ и назвалъ ея именемъ длинную, ведущую къ нему, аллею. Въ глуши изобиліе и пышность, сквозь кои являлись такія державныя затѣи, отнимали у насъ смѣшную ихъ сторону» [1]).

Порядокъ жизни въ Надеждинѣ былъ опредѣленъ особой письменной инструкціей: «обрядъ правила для здѣшняго образа жизни въ селѣ Надеждинѣ».



Видъ сада „Надеждина", бывшаго имѣнія Князя Куракина
(съ гравюры И. Ческаго).

Князь А. Б. Куракинъ отличался пустымъ тщеславіемъ и любилъ все дѣлать на показъ; поэтому многое дѣлало его смѣшнымъ и неудивительно, что одни изъ современниковъ называли его «великолѣпнымъ», другіе сравнивали съ павлиномъ. Однимъ изъ проявленій такого тщеславія была страсть князя писать съ себя портреты и потомъ дарить ихъ роднымъ и знакомымъ. Всѣ знаменитые художники того времени писали его портреты. Съ этихъ портретовъ рядовые художники, а нерѣдко и крѣпостные мальчики-ученики, снимали копіи, рисовали миніатюры, гравировали... и все это потомъ «жаловалось», какъ знакъ расположенія. Нѣтъ кажется такого собранія, гдѣ бы не было портрета князя А. Б. Куракина того или другого достоинства, впрочемъ, большею частью невысокаго.

---

[1]) „Записки Ф. Вигеля". М. 1886 г., т. I, стр. 204. (Цитировано по изданію „Старыя усадьбы". Очерки русскаго искусства и быта. 1910 г., стр. 46).

Знаменитая усадьба „Надеждино“, хотя и сохранилась въ родѣ кн. Куракиныхъ до послѣдняго времени, но потеряла свое былое великолѣпіе еще въ первой четверти XIX вѣка. Саратовскій историкъ А. Леопольдовъ описывалъ эту усадьбу въ



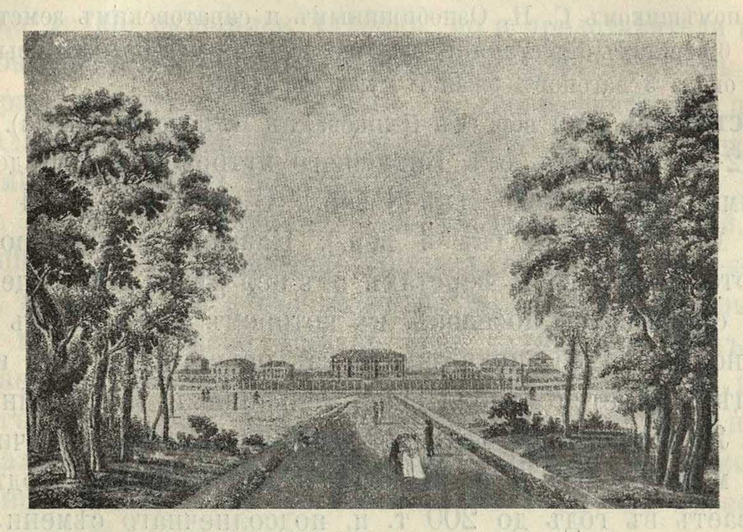
1839 году, какъ находившуюся „въ упадкѣ и запустѣніи“ [1]). Въ 1848 году „Надеждино“ описано было Д. Карташевымъ (въ „Иллюстраціи“ № 34, съ приложеніемъ видовъ), а въ послѣднее время этой усадьбѣ посвящены весьма интересныя статьи съ иллюстраціями въ изданіи „Старые годы“ (іюль—сентябрь 1910 г.) „Старыя усадьбы. Очерки русскаго искусства и быта“ и „Покинутая усадьба“ въ томъ же изданіи (январь 1911 г.). Авторъ послѣдней статьи А. Голомбіевскій, посѣтившій Надеждино въ іюлѣ 1910 года говоритъ:

«Домъ въ Надеждинѣ еще существуетъ; кругомъ обширный, умирающій естественной смертью, отъ старости, паркъ: столѣтнія деревья

---

[1]) Статист. описаніе Саратовской губ., ч. 2, стр. 107—108.

съ сохнущими вершинами, обличающими ихъ древность; внизу все заросло кустарникомъ, покрывшимъ собою существовавшія когда то аллеи и дорожки. Возможно, что скоро Надеждино отойдетъ въ область преданій. Новыя условія жизни, нивелирующія все, новые вкусы и стремленія заставили прежнихъ владѣльцевъ оставить свое родовое гнѣздо, разорить



Видъ „Надеждина", бывшаго имѣнія князя Куракина
(съ гравюры начала XIX вѣка).

его окончательно и продать въ чужія руки. Надеждино занимаетъ одно изъ живописнѣйшихъ мѣстъ, особенно среди однообразной, въ настоящее время, природы степного и безводнаго Сердобскаго уѣзда. Уголъ, орошаемый рѣками Хопромъ и Сердобою, холмистый, даже и теперь еще покрытъ вѣковыми дубовыми лѣсами, громадной цѣнности». Усадьба эта принадлежитъ теперь братьямъ Асѣевымъ.

Байка. (120 вер. отъ Пензы, въ Сердобск. уѣздѣ). Станція въ 5 верстахъ отъ села Байки, съ населеніемъ 2.800 человѣкъ. Здѣсь 32 вѣтряныхъ мельницы и водяная мельница, принадлежащая землевладѣльцу Устинову. Ближе къ станціи (въ $2^1/_2$ в.) находится село Сапожекъ.

Районъ станціи Байка весьма незначителенъ: къ нему тяготѣютъ всего лишь 5—6 селеній и нѣсколько крупныхъ и мелкихъ частновладѣльческихъ экономій; въ недавнее время при станціи организована ссыпка хлѣба и устроенъ амбаръ и съ той поры сталъ подвозиться сюда крестьянскій хлѣбъ, вывозившійся ранѣе въ Сердобскъ и Ртищево. При станціи—имѣется зернохранилище на 27 тыс. пуд.

Изъ прилегающихъ къ станціи частновладѣльческихъ экономій наиболѣе замѣчательно имѣніе бр. Фрелихъ, площадью около 5.000 десят. Хозяйство поставлено здѣсь образцово и, между прочимъ, обработка земли производится паровымъ плугомъ, распахивающимъ въ день до 15 десятинъ.

Въ окрестностяхъ имѣются залежи огнеупорной глины, разрабатываемыя помѣщикомъ С. Н. Ознобишинымъ и саратовскимъ земствомъ.

Въ 6 верстахъ отъ станціи—паровая мельница Сафронова, вырабатывающая около 3 вагоновъ ржаной муки въ сутки.

Кистендей. (169 вер. отъ Ртищева, въ Балашовск. уѣздѣ). Станція въ 2-хъ верстахъ отъ Бирючьяго хутора и по сосѣдству съ деревнями: Кругловкой — (въ 3 вер.), Бѣловкой — (въ 4 вер.) и селомъ М. Сестренки (въ 4 вер.). Названіе станція получила отъ протекающей въ 2 верстахъ отъ нея рѣчки Кистендей. При станціи образовался поселокъ, въ которомъ происходитъ скупка крестьянскаго хлѣба, подвозимаго изъ окрестныхъ селъ и деревень; здѣсь имѣется мукомольная мельница и маслобойный заводъ М. Я. Иванова. На мельницѣ вырабатывается исключительно ржаная мука до 450 т. п. въ годъ, а маслобойный заводъ перерабатываетъ въ годъ до 200 т. п. подсолнечнаго сѣмени.

Прилегающая къ станціи земля принадлежитъ крестьянскому поземельному банку, который устроилъ здѣсь торговыя помѣщенія и открылъ базаръ, что должно способствовать образованію торговаго центра и повліять на увеличеніе подвоза на станцію грузовъ. Развитію подвоза грузовъ къ станціи Кистендей препятствуетъ плохое состояніе дорогъ, пересѣкающихъ на своемъ протяженіи большое количество овраговъ.

Въ 12 верстахъ отъ ст. Кистендей, при деревнѣ Сергѣевкѣ, добывается охра. Толщина пласта охры 1 аршинъ. Залегаетъ онъ на глубинѣ 2 саж. Разработка производится около 10 лѣтъ и доходитъ до 10 вагоновъ въ годъ; отправка этой охры производится черезъ станцію Салтыковка.

Андреевка—разъѣздъ. (179 вер. отъ Пензы, Балашов. уѣздѣ). При разъѣздѣ паровая мукомольная мельница А. Ф. Семенова, производительностью по 3 вагона въ сутки.

Аркадакъ. (192 вер. отъ Пензы, въ Балашовск. уѣздѣ). Станція въ 1/2 верстѣ отъ с. Аркадака, возникшаго около 1721 года и заселеннаго великороссами изъ Тамбовской, Тульской и Московской губерній. До проведенія желѣзной дороги Аркадакъ не представлялъ собою ничего выдающагося въ торговомъ отношеніи. Скупка хлѣба здѣсь вовсе не производилась. Самое село

Аркадакъ и окружающія его селенія и имѣнія отправляли свой хлѣбъ частью чрезъ станцію Салтыковка, частью чрезъ Ртищево. Проведеніе желѣзной дороги и открытіе станціи въ с. Аркадакѣ сразу подняло его торговое значеніе, въ немъ появились не только мелкіе скупщики хлѣбовъ, но и представители крупныхъ торговыхъ фирмъ. Быстрое возрастаніе Аркадака, какъ торговаго центра, зависитъ отъ выгоднаго его географическаго положенія. Аркадакъ обслуживаетъ юго-восточный уголъ Балашовскаго уѣзда, гдѣ много крупныхъ крестьянскихъ хозяйствъ и до 1906 года былъ цѣлый рядъ крупныхъ владѣльческихъ экономій. Открытіе станціи Аркадакъ облегчило сбытъ хлѣба этому юго-восточному углу, а результаты этого видны на такихъ крупныхъ экономіяхъ, какъ напр. Раевскаго. Раньше весь хлѣбъ изъ этихъ экономій отправлялся чрезъ ст. Салтыковку, которая отстоитъ на 30—35 верстъ далѣе, чѣмъ Аркадакъ, такъ что за доставку на станцію съ каждаго пуда приходилось переплачивать 2—3 коп., а при крупныхъ отправкахъ это составляетъ сумму въ нѣсколько тысячъ рублей въ годъ.

Имѣніе наслѣдн. М. Н. Раевскаго «Росташи» находится въ 10 вер. отъ Аркадака и занимаетъ площадь свыше 16 тыс. дес. Изъ этой площади обрабатывается владѣльцемъ до 2.600 дес. и около 3.000 дес. сдается въ аренду. Лѣсами занято 1.810 дес., луговъ 125 дес. и неудобныхъ земель до 500 дес. Остальное количество составляетъ степь, ожидающую еще обработки и доставляющую теперь владѣльцу однѣ только травы. На этой степи выпасаются стада овецъ-мериносовъ, типа рамбулье, въ количествѣ до 9 тыс. головъ, являющіяся главнымъ продуктивнымъ скотомъ въ хозяйствѣ. Лѣса, состоящіе, главнымъ образомъ, изъ дуба и другихъ лиственныхъ породъ, эксплоатируются при 50-лѣтнемъ оборотѣ рубки, а на степныхъ участкахъ, неудобныхъ для полевыхъ культуръ, ведется лѣсонасажденіе, доведенное уже до 210 дес. Хозяйство наслѣдн. М. Н. Раевскаго является типичнымъ для района, а по своей организаціи и техническимъ пріемамъ оно стоитъ въ первыхъ рядахъ.

Имѣніе «Росташи» подробно описано Б. Медвѣдевымъ (въ прилож. къ № 10 «Саратовской Земской Недѣли» за 1902 г.).

При селѣ Аркадакъ—имѣніе наслѣдниковъ кн. Л. Д. Вяземскаго, въ которомъ большой винокуренный заводъ, выкуривающій до 250 тыс. ведеръ спирта.

Въ селѣ Аркадакъ свыше 2.000 жит., болѣе 20 лавокъ, еженедѣльные базары и ежегодно бываетъ ярмарка, 8 сентября, съ преимущественной

торговлей лошадьми. Здѣсь агентство банка, три мукомольныя мельницы, производительностью до $1^1/_2$ милл. пудовъ, кирпичный заводъ, вырабатывающій до 10 милл. штукъ кирпича, почта, аптека, больница и проч.

Въ 1911 г. со станціи Аркадакъ отправлено около 16 тыс. пассажировъ и 2.076 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 1.361 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладаетъ хлѣбъ въ зернѣ и мука, въ прибытіи нефтяные продукты, мануфактура, лѣсные матеріалы, каменный уголь и др.



Крестъ Царя Михаила Ѳеодоровича.

Въ Вознесенской церкви села Аркадака находится Животворящій Крестъ, замѣчательный древностью и находящимися въ немъ святынями. Крестъ этотъ пожалованъ былъ царемъ Михаиломъ Ѳеодоровичемъ окольничему Артемію Измайлову, а въ Аркадакскую церковь пожертвованъ А. В. и П. И. Абаза въ 1838 г. Описаніе этой замѣчательной святыни, составленное И. П. Горизонтовымъ, помѣщено въ «Саратовскомъ Сборникѣ» (т. I, отд. II, стр. 20—22).

Летяжевка. (205 вер. отъ Пензы, въ Балашовск. уѣздѣ). **Станція получила названіе отъ лежащаго въ 6 верстахъ с. Летяжевки.**

Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи—экономія кн. Прозоровскаго-Голицына, расположенная въ живописной мѣстности при рѣкѣ Хопрѣ. Здѣсь имѣются дачи и кумысъ, привлекающіе въ лѣтнее время много дачниковъ. Въ имѣніи кн. Прозоровскаго-Голицына около 3.500 дес. земли, изъ коихъ около 500 дес. дровяного лѣса, раскинутаго по берегамъ Хопра и дающаго для отправки до 800 вагоновъ дровъ въ годъ.

Пады. (225 вер. отъ Пензы, въ Балашовск. уѣздѣ). **Станція въ 8 верстахъ отъ с. Пады, съ населеніемъ около 4.000 человѣкъ.**

При селѣ Пады—имѣніе наслѣдниковъ В. Л. Нарышкина.

Имѣніе это образовалось изъ пожалованныхъ въ 1691 году боярину Л. К. Нарышкину вотчинъ, которыя занимали столь громадныя пространства, что, по учрежденіи губерній, вошли въ три губерніи: Саратовскую, Тамбовскую и Рязанскую. До 1905 года имѣніе Пады было замѣчательнымъ не только по обширности (85 тыс. дес.), но и по многимъ сторонамъ хозяйства. Здѣсь ежегодно засѣвалось 17—18 тыс. дес. и кромѣ того, сдавалось въ аренду мѣстнымъ крестьянамъ около 10 тыс. дес. Для обработки земли содержалось до 2.000 воловъ и свыше 300 лошадей; здѣсь было огромное стадо мериносовыхъ овецъ, типа рамбулье-негретти, превышавшее 40 тыс. головъ, а племенные бараны пріобрѣтались въ Германіи.

Лѣсовъ въ имѣніи было свыше 6½ тыс. дес. и лѣсное хозяйство было правильно организовано, съ оборотомъ рубки: для дуба въ 100 лѣтъ и для мягкихъ породъ въ 50 лѣтъ. При имѣніи было три мельницы и маслобойный заводъ; имѣніе было всесторонне изслѣдовано въ естественно-историческомъ отношеніи, подъ общимъ руководствомъ профессора В. В. Докучаева, учеными П. А. Земятченскимъ и І. П. Выдринымъ, изучившими геологію, грунтовыя воды и почвы, А. А. Силантьевымъ, изучившимъ животный міръ, и В. А. Траншелемъ — растительность. Результатомъ этихъ изслѣдованій явился обширный трудъ, изданный въ 1894 г. подъ заглавіемъ: «*Пады, имѣніе В. Л. Нарышкина. Естественно-историческій очеркъ*», съ почвенною картою и многими рисунками въ текстѣ, обнимающій 437 страницъ.

Въ Падахъ была основана полная метеорологическая станція 2-го разряда.

Послѣ раздѣла этого имѣнія между наслѣдниками В. Л. Нарышкина и продажи земли крестьянамъ, былая «боярская вотчина», равнявшаяся цѣлому владѣльческому княжеству, перестала существовать и теперь ничѣмъ особымъ не выдѣляется. Во владѣніи насл. В. Л. Нарышкина осталось еще около 10 тыс. десят. земли и около 6 тыс. десят. лѣса; въ имѣніи сохранился маслобойный заводъ, вырабатывающій въ годъ около 5.000 пуд. подсолнечнаго масла.

При станціи Пады—хлѣбный амбаръ наслѣдниковъ В. Л. Нарышкина на 200 вагоновъ.

Вѣтвь Летяжевка—Турки.

Турки. (13 вер. отъ Летяжевки, въ Балашовск. уѣздѣ). Станцiя въ $1^1/_2$ вер. отъ села Турковъ, на р. Хопрѣ, съ населенiемъ болѣе 10.000 челов. Село это, называвшееся прежде Рысьимъ, издавна имѣло большое торговое значенiе. Еще до проведенiя первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Саратовской губернiи, Турки служили крупнымъ хлѣботорговымъ центромъ. На Турковскомъ базарѣ тогда, по умѣренному расчету, ссыпалось до 100 тыс. четвертей преимущественно русской пшеницы, часть которой шла на елецкiя мельницы [1]). Турки не потеряли своего торговаго значенiя и тогда, когда остались въ сторонѣ отъ желѣзныхъ дорогъ. Село это продолжало служить рынкомъ, на которомъ окрестное населенiе сбывало хлѣбъ и покупало все необходимое для домашняго обихода.

Базары въ Туркахъ бываютъ еженедѣльно и продолжаются два дня—пятницу и субботу. Въ году бываютъ три ярмарки: Петровская, Воздвиженская и Никольская. Въ Туркахъ 45 лавокъ, паровая мельница, 2 воскобойни, 2 салотопни, поташное заведенiе, 3 маслобойныхъ завода, почта, телеграфъ, женская прогимназiя, три церкви, земскiй складъ земледѣльческихъ машинъ и кустарныхъ издѣлiй и проч.

Въ районѣ, тяготѣющемъ къ станцiи Турки, находится 10 паровыхъ вальцовыхъ мельницъ и 4 маслобойныхъ завода. Изъ нихъ наиболѣе крупные принадлежатъ торговому дому Н. А. Алифановъ съ с-ми (при самой станцiи), А. С. Унковскому—въ 15 верстахъ, при с. Агѣевкѣ, и графинѣ Н. М. Соллогубъ, въ имѣнiи «Михайловка-Барановская». Имѣнiе граф. Соллогубъ, площадью 7.675 дес., замѣчально посѣвами лучшихъ зерновыхъ хлѣбовъ и травъ и въ особенности овцеводствомъ испанской породы (до 9 тыс. головъ).

Станцiя Турки отправляетъ въ годъ до 2.000 вагоновъ муки и отрубей и до 1.000 вагоновъ жмыховъ.

Заволжскiя линiи.

Сѣть заволжскихъ линiй Рязанско-Уральской желѣзной дороги обслуживаетъ очень обширный, но слабо населенный край. Въ естественно историческомъ отношенiи край этотъ предста-

---

[1]) Н. Трескинъ. О торговлѣ Ельца, VIII прилож. ко II части книги В. Чаславскаго „Хлѣбная торговля въ центр. районѣ Россiи“.

вляетъ весьма высокій интересъ. Его геологическое прошлое, природа и минеральныя богатства давно привлекали къ нему вниманіе. Цѣлая группа выдающихся ученыхъ производила здѣсь свои наблюденія. Изслѣдовали этотъ край Палласъ, Гмелинъ, Лепехинъ, Салькъ, Георги и др. Труды этихъ ученыхъ, обратившіе на себя общее и заслуженное вниманіе богатствомъ фактовъ, подробнымъ и добросовѣстнымъ изученіемъ, положили основаніе обстоятельному изслѣдованію здѣшняго края.

Историческая судьба этого края не менѣе замѣчательна. Съ глубокой древности онъ служилъ ареною обширныхъ международныхъ сношеній. Сохранившіеся остатки городищъ, валовъ, кургановъ, стѣнъ, окоповъ, свидѣтельствуютъ, что тутъ издавна совершалась историческая жизнь, что тутъ проходилъ военный и торговый путь съ Востока въ Россію. Изъ народовъ, жившихъ въ этомъ краѣ, особенно большое вліяніе на Россію имѣли золотоордынскіе татары. Золотая Орда здѣсь возникла, здѣсь развернулось ея могущество и созрѣла ея міровая извѣстность, здѣсь же выпали на ея долю и тѣ удары, которые рѣшили участь татарскаго господства надъ Россіей.

Слабая населенность этого края зависитъ, главнымъ образомъ, отъ почвенныхъ и климатическихъ условій. Огромныя пространства земли здѣсь заняты солонцами и песками, а площади, годныя для земледѣльческой культуры, страдаютъ отъ недостатка влаги и нуждаются въ искусственномъ орошеніи.

Вся будущность края зависитъ отъ рѣшенія вопроса о развитіи въ немъ воднаго хозяйства.

Изученіе водоносности мѣстности вдоль Астраханской линіи [1]), и изслѣдованія гидротехника А. А. Козырева, произведенныя на обширной площади казенныхъ земель Новоузенскаго уѣзда, выяснили, что заволжскій край обладаетъ достаточнымъ количествомъ прѣсной воды для того, чтобы онъ могъ быть превращенъ изъ безотрадной полупустыни въ культурную и населенную мѣстность.

---

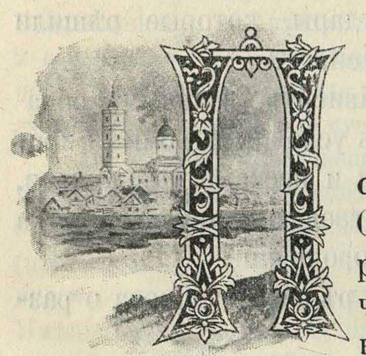
[1]) А. М. Фроловъ. О водоносности Прикаспійской степи въ районѣ Астраханской желѣзной дороги. (Отд. оттискъ изъ т. XXXI Извѣстій Геологич. Комит.). Спб., 1912, стр. 225.

И уже нынѣ наблюдается, что „идея искусственнаго орошенія, вращавшаяся сначала въ кругу землевладѣльцевъ и крупныхъ арендаторовъ оброчныхъ статей, мало-по-малу начинаетъ проникать въ населеніе все глубже и глубже. Съ одной стороны, этому способствуетъ значительное повышеніе урожаевъ на орошаемыхъ площадяхъ, съ другой—чрезвычайно благопріятный для устройства дешеваго искусственнаго орошенія равнинный характеръ рельефа описываемаго района [1])".

Линія Покровская Слобода—Уральскъ, съ вѣтвями.

Если взглянуть на линію громадныхъ хлѣбныхъ амбаровъ, да на сосѣднюю съ ними площадь, сплошь обставленную каменными зданіями, то всякій заѣзжій человѣкъ сразу же придетъ къ заключенію, что Покровская слобода изобилуетъ коммерческими людьми и крупными капиталами.

А. Маликовъ.



Покровская Слобода. (Въ Новоузенск. уѣздѣ). Слобода эта — самый крупный хлѣбный рынокъ Самарскаго заволжья. Такое значеніе она пріобрѣла недавно, послѣ проведенія Покровско-Уральской ж. д. До того времени она уступала въ торговыхъ оборотахъ селу Балакову, къ которому направлялись тогда главные подвозы хлѣбовъ изъ заволжской степи.

Возникновеніе Покровской слободы связано съ разработкою соли на Эльтонскомъ озерѣ. Для вывоза соли съ этого озера, правительство въ 1747 году вызвало малороссовъ, даровавъ имъ свободу отъ повинностей и по 30 десятинъ земли на каждую

---

[1]) А. А. Козыревъ. Къ вопросу о гидрологіи Новоузенскаго уѣзда. Спб. 1911 г. стр. 4 и 31.

душу. Эти малороссы образовали, между прочимъ, Покровскую слободу, въ которой устроенъ былъ казною главный соляной складъ. Посѣтившій Покровскую слободу въ 1769 году, черезъ 22 года послѣ ея возникновенія, академикъ Фалькъ, сообщаетъ, что въ ней считалось 2.445 малороссіянъ. Нѣкоторые изъ нихъ держали отъ 200 до 300 воловъ для возки соли и были всѣ зажиточны [1]). Путешественникъ П. С. Палласъ, бывшій здѣсь въ 1773 году, записалъ, что въ Покровской слободѣ „состоитъ почти 400 домовъ, изъ коихъ нѣкоторые весьма хорошо построены. На базарѣ выстроено чрезвычайное множество лавокъ, въ коихъ продаются всякаго рода простые товары" [2]).

Такому быстрому росту Покровской слободы способствовало выгодное географическое ея положеніе на берегу многоводной рѣки и сосѣдство города Саратова, куда сбывались произведенія сельскаго хозяйства. Къ поселившимся въ Покровской слободѣ малороссамъ постепенно стали стекаться великороссы, главнымъ образомъ, ремесленники, которые образовали русскій поселокъ, впослѣдствіи слившійся съ слободой и до сихъ поръ сохранившій названіе „русской слободки" [3]).

Теперь въ Покровской слободѣ около 35 тысячъ жителей, главнымъ занятіемъ которыхъ служитъ земледѣліе и хлѣбная торговля.

Для облегченія хлѣбной торговли общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги устроило при Покровской слободѣ бухту и открыло въ центрѣ слободы отдѣленіе Саратовской городской станціи, которое не только исполняетъ операціи по пріему и выдачѣ грузовъ, но производитъ и коммиссіонную продажу хлѣбныхъ грузовъ по порученіямъ хлѣбовладѣльцевъ.

На берегу бухты, при особой вѣтви, построено 87 хлѣбныхъ амбаровъ, общей вмѣстимостью на 10 милл. пудовъ. Амбары эти принадлежатъ мѣстнымъ посѣвщикамъ, саратовскимъ, нижегородскимъ и рыбинскимъ мукомоламъ и банкамъ: русско-азіатскому и русскому для внѣшней торговли. Хлѣбныя сдѣлки совершаются на биржѣ, помѣщающейся въ собственномъ красивомъ зданіи на Троицкой площади, близъ

---

[1]) Полное собраніе ученыхъ путешествій по Россіи, т. 6, стр. 116—117.

[2]) П. С. Палласъ. Путешествія, ч. 3, стр. 232.

[3]) Землякъ (А. И. Новиковъ), 150-лѣтіе Слободы Покровской.

амбаровъ. Здѣсь же находятся отдѣленія банковъ: волжско-камскаго, с.-петербургскаго международнаго, русскаго для внѣшней торговли, русско-азіатскаго, русскаго торгово-промышленнаго и два мѣстныхъ банка: сельскій банкъ и общество взаимнаго кредита.

Близъ слободы, на берегу Волги, — шесть паровыхъ лѣсопильныхъ заводовъ и нефтяные склады восточнаго общества, товарищества бр. Нобель, общества «Мазутъ» и общества Рязанско-Уральской ж. д., а вокругъ станціи—костемольный и клееваренный заводы, чугунно-литейные, кирпичные, черепичный, три паровыя мельницы и др.

Въ слободѣ двѣ гимназіи—мужская и женская, 16 другихъ учебныхъ заведеній, телефонная сѣть, нѣсколько благотворительныхъ учрежденій и обществъ и проч.

Желѣзнодорожныхъ станцій въ Покровской Слободѣ двѣ: одна въ самой слободѣ и другая—на берегу р. Волги. Съ обѣихъ этихъ станцій въ 1910 г. отправлено болѣе 51 тыс. пассажировъ и свыше 7.640 тыс. пуд. грузовъ; прибыло грузовъ 16.418 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладали лѣсные матеріалы и нефтяные продукты, въ прибытіи—хлѣбъ, кожи, шерсть, мануфактура и проч.

Въ Покровской Слободѣ — коренное депо, съ двумя паровозными зданіями и мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ.

Анисовка. (10 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція названа по имени лежащаго въ 4 вер. села Анисовки.

Коммерческаго значенія станція не имѣетъ. Съ нея отправляется ничтожное количество пассажировъ и грузовъ. Главное значеніе станціи—техническое. Здѣсь формируются поѣзда, идущіе къ переправѣ черезъ Волгу. Ничего замѣчательнаго въ окрестностяхъ этой станціи нѣтъ.

Безымянная. (35 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Окрестности станціи населены нѣмцами-колонистами, основавшими здѣсь нѣсколько хуторовъ.

Грузы подвозятся къ станціи въ рѣдкихъ случаяхъ и въ маломъ количествѣ. Владѣльцы предпочитаютъ возить хлѣбъ гужемъ въ Покровскую слободу для продажи на мѣстномъ базарѣ.

Нахой. (59 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ небольшой рѣчки Нахой, протекающей по сосѣдству.

Въ разстояніи 5—6 верстъ отъ станціи расположено нѣсколько нѣмецкихъ колоній: Розенфельдъ, Александергей, Гнадендорфъ, Вейценфельдъ и Либенталь. Въ селѣ Розенфельдъ—паровая мельница Мейера и Ротгана, производительностью до 300 тыс. пуд. въ годъ.

При станціи—два постоялыхъ двора, и всегда имѣются лошади для прибывающихъ пассажировъ.

Урбахъ. (72 вер. отъ Покровской слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Узловая станція для линій, идущихъ на Уральскъ, Астрахань и на Александровъ-Гай. При станціи—нѣмецкій поселокъ „Урбахъ“, съ населеніемъ до 2.000 человѣкъ, состоящимъ изъ землевладѣльцевъ и рабочихъ.

Въ 3 верстахъ отъ станціи колонія Ней-Урбахъ, съ населеніемъ въ 1.500 человѣкъ. Въ окрестностяхъ—преобладающій классъ населенія составляютъ колонисты; разбросанные по прилегающей степи одиночные хутора носятъ преимущественно нѣмецкія названія.

Особенностью колонистовъ является отхожій промыселъ заграницу. Ежегодно на зиму третья часть колонистовъ уѣзжаетъ на заработки въ Германію.

Часть грузовъ изъ района станціи уходитъ гужемъ на волжскія пристани: Покровскую Слободу и Баронскъ.

Еруcланъ. (95 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Кругомъ открытая степь съ разбросанными по ней хуторами. Ближайшій населенный пунктъ—хуторъ г. Поппъ—въ $1^{1}/_{2}$ верстахъ, а ближайшее село Михайловка, съ 3.000 жит.,—въ 12 верстахъ.

Изъ окрестнаго района везется часть хлѣба на Баронскую пристань и на станцію Красный-Кутъ. Нужные населенію товары подвозятся большею частью изъ Покровской Слободы и Саратова.

Мокроусъ. (107 отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Названіе станціи присвоено по имени лежащей въ 10 верстахъ нѣмецкой колоніи Мокроусъ; въ названіи же этой колоніи сохраняется имя атамана Мокроуса, бродившаго здѣсь съ шайкою разбойниковъ, въ періодъ заселенія Заволжскаго края.

Ближайшими къ станціи населенными пунктами являются: село Ивановка, лежащее въ $6^{1}/_{2}$ вер., Семеновка—въ 7 вер. и Митрофановка—въ 9 верстахъ. Въ с. Ивановкѣ бываютъ двѣ ярмарки—14 сентября и 6 декабря, съ значительными оборотами, продолжающіяся по 6—7 дней.

Въ 1911 г. со станціи отправлено около 5 тыс. пассажировъ и 427 тыс. пуд. грузовъ, главнымъ образомъ, хлѣба. Прибыло разныхъ грузовъ 232 тыс. пудовъ.

Станція снабжается водой при посредствѣ водопровода, протяженіемъ 7 верстъ, отъ села Семеновки, при которомъ устроена водокачка.

Плесъ. (126 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Населенные пункты въ окрестностяхъ рѣдки; изъ ближайшихъ—село Розендамъ, въ 4-хъ верстахъ, и Верхній Плесъ (Кальдино) и Красавка—въ 9 верстахъ.

Въ разстояніи отъ 12 до 30 верстъ расположено 9 русскихъ селъ и деревень и 4 нѣмецкихъ колоніи.

Жулидово. (145 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція названа по имени расположеннаго въ 2-хъ верстахъ отъ нея хутора землевладѣльца И. П. Жулидова.

Населенныхъ пунктовъ въ окрестностяхъ очень мало. Ближайшее къ станціи село Перекопное, съ населеніемъ 9.000 чел., лежитъ въ 12 верстахъ, второе село—Краснянка, съ населеніемъ—5.000 чел., въ 25 вер.

Въ селѣ Перекопномъ бываютъ, кромѣ еженедѣльныхъ базаровъ, двѣ ярмарки: на сырной недѣлѣ и съ 5 по 8 сентября.

На станціи—зернохранилище на 51 тыс. пуд. Водою станція снабжается изъ колодца, расположеннаго въ $1^1/_2$ верстахъ.

Ершовъ. (159 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Узловая станція для вѣтви, идущей къ г. Николаевску.

При станціи образовался поселокъ, имѣющій до 1.000 жителей; въ поселкѣ почтово-телеграфное отдѣленіе, сберегательная касса и ежегодно на время хлѣбной компаніи открываются агентства банковъ: русскаго торгово-промышленнаго и русско-азіатскаго.

При станціи депо, съ паровознымъ зданіемъ на 12 стойлъ, мастерскія для малаго ремонта паровозовъ, зернохранилище на 12.500 пудовъ и два хлѣбныхъ пакгауза на 72.000 пуд.

Со станціи отправляется болѣе 12 тыс. пассажировъ и въ урожайные годы около 750 тыс. пуд. грузовъ, главнымъ образомъ, хлѣба и скота; прибываетъ на станцію разныхъ товаровъ до 200 тыс. пудовъ.

Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи находится паровая мельница Шварца и Лубкова, размалывающая по 1 вагону зерна въ сутки.

Въ 9 верстахъ отъ станціи лежитъ село Марьевка, съ населеніемъ 3.000 душъ, а въ 25 верстахъ къ югу, на р. Большомъ Узенѣ,—большое и торговое село Новорѣпное, съ населеніемъ до 6.500 человѣкъ. Въ немъ, кромѣ базаровъ, бываетъ съ 29 августа по 5-е сентября ярмарка съ оборотомъ, по продажѣ разнаго рода товаровъ, лошадей и рогатаго скота, до 260 тыс. руб.

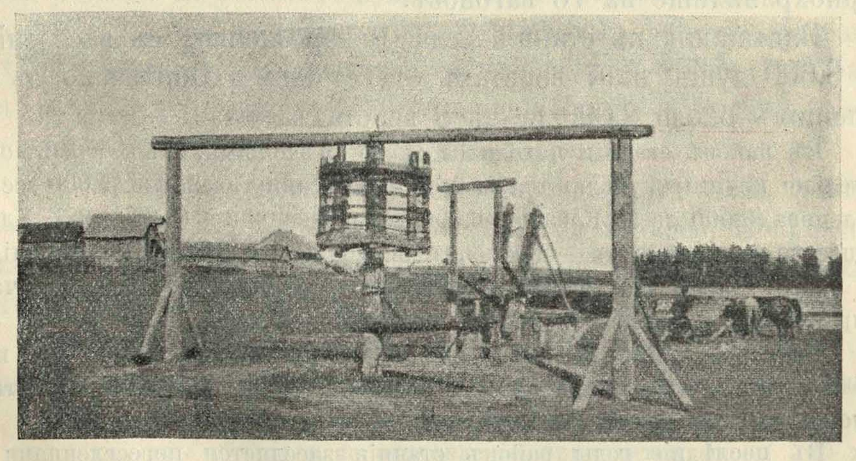
Въ 30 верстахъ отъ Ершова, при селѣ Столыпино, имѣющемъ до 800 жителей, находится заведеніе Столыпинскихъ минеральныхъ водъ. На лѣвомъ берегу р. Большого Кутума, противъ деревни Новостолыпинки, вытекаетъ рядъ сѣрно-соляныхъ ключей, богатыхъ солями, съ свободнымъ сѣроводороднымъ газомъ. Одинъ изъ нихъ—Николаевскій назначается для внутренняго употребленія; остальные соединены въ общій бассейнъ, изъ котораго вода подается для ваннъ. Въ двухъ вер-

стахъ, вверхъ по рѣкѣ Большому Кутуму, на правомъ его берегу, находится желѣзистый источникъ Маріинскій. Источникъ представляетъ рядъ очень сильно бьющихъ ключей. Въ $3^1/_2$ верстахъ отъ заведенія, внизъ по рѣкѣ Кутуму, расположенъ рядъ горячихъ соленыхъ озеръ-лимановъ. Это, вѣроятно, остатки бывшаго здѣсь нѣкогда Арало-Каспійскаго моря. Курортъ существуетъ съ 1867 года. Столыпинскія грязи и воды полезны отъ многихъ болѣзней, какъ-то: ревматизма, золотухи, отравленія металлическими ядами, невральгіи, параличей и проч. Для сообщенія со станціей Ершовъ имѣются лошади и автомобиль.

Мавринка. (178 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція получила названіе по имени лежащаго въ 5 верстахъ села Мавринки, имѣющаго 103 двора.

Въ 5 верстахъ отъ станціи находится поселокъ Скребицкій, съ 50 дворами, и въ окружности до 6 верстъ расположено 8 хуторовъ, изъ которыхъ только на двухъ живутъ ихъ владѣльцы. Ближайшій къ станціи хуторъ Мальцева—въ 200 саженяхъ. Владѣлецъ этого хутора—крупный скотопромышленникъ, имѣющій до 7.000 быковъ, обычно сбываемыхъ на мясной рынокъ послѣ полевыхъ работъ.

При станціи имѣется зернохранилище на 12.000 пудовъ. Со станціи отправляется болѣе 15 тыс. пассажировъ и въ урожайные годы около 2.500 тыс. пуд. грузовъ; прибываетъ грузовъ свыше 1.200 тыс. пудовъ. Въ отправленіи преобладаютъ хлѣбъ, скотъ и сѣно, въ прибытіи—лѣсные матеріалы и различные товары крестьянскаго потребленія.



Устройство „чигиря“ съ конной тягой.

Алтата. (199 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція при большомъ и торговомъ селѣ Дергачи, съ населе-

ніемъ свыше 5.000 человѣкъ. Въ Дергачахъ бываетъ двѣ ярмарки: 15 августа—Успенская, съ оборотомъ 200 тыс. руб., и 21 октября—Казанская, съ оборотомъ 300 тыс. рублей. Главные предметы торговли на этихъ ярмаркахъ лошади, верблюды и рогатый скотъ. При селѣ Дергачахъ — опытная агрономическая станція. Село Дергачи очень бойкій торговый пунктъ; въ немъ пять агентствъ банковъ: русскаго торгово-промышленнаго, русско-азіатскаго, русскаго для внѣшней торговли, с.-петербургскаго международнаго, волжско-камскаго и общество взаимнаго кредита.

Въ 5 верстахъ, на хуторѣ врача А. А. Романова, кумысолечебное заведеніе. Хуторъ при подошвѣ горы, въ разстояніи полуверсты отъ рѣчки Камышлейки, которая въ сущности не рѣчка, а широкій прудъ, загражденный дамбой въ с. Дергачахъ. Мѣстность открытая, степная, лѣсу, за исключеніемъ кустарниковъ, нѣтъ; большія деревья встрѣчаются только въ 2-хъ верстахъ, по берегамъ Земскаго озера, куда кумысники ходятъ на прогулки.

Въ 16 верстахъ отъ Дергачей, — на Земскомъ хуторѣ, — кумысолечебница, устроенная Новоузенскимъ земствомъ для земскихъ служащихъ.

Демьясъ. (225 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Названіе станція получила отъ небольшой рѣчки Демьясъ, протекающей недалеко отъ станціи. При станціи—желѣзнодорожное зернохранилище на 16 вагоновъ.

Ближайшія къ станціи села: Новорослейка, съ населеніемъ въ 3.000 душъ, въ 7 верстахъ отъ станціи и Обрѣзкино, съ населеніемъ около 2.000 д., въ 8 верстахъ.

Въ районѣ станціи находится около 35 экономій, изъ которыхъ относительно крупными являются экономіи: княгини Гагариной (9.000 десят.), Мальцева (8.000 дес.), Кобзаря (6.500 дес.), Кноррингъ (3.000 дес.). Хлѣбопашество и скотоводство—исключительные виды хозяйства въ экономіяхъ.

Весь хлѣбъ изъ экономій поступаетъ въ продажу; большая часть отправляется по желѣзной дорогѣ, меньшая — гужемъ въ Балаково.

Отправка хлѣба по желѣзной дорогѣ достигаетъ 600 тыс. пуд.; кромѣ хлѣба, отправляется сѣно и рогатый скотъ. Пассажировъ отправляется въ годъ болѣе 2 тыс. человѣкъ.

Въ послѣдніе годы районъ станціи заселяется переселенцами съ юга Россіи.

Чалыкла. (247 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція получила названіе отъ протекающей недалеко рѣки Чалыклы.

При станцiи — зернохранилище на 12.000 пуд., частный хлѣбный складъ на 30 вагоновъ и оборотное депо, съ паровознымъ зданiемъ на 3 стойла.

Вблизи станцiи нѣтъ селъ и деревень, она окружена только хуторами крупныхъ экономiй, изъ которыхъ ближайшiя: П. И. Карепанова, въ 4 вер.,—1.800 дес.; Ф. Е. Кобзаря, въ 5 вер.,—5.000 дес.; В. С. Модина, въ 6 вер.,—3.600 дес.; М. С. Кузьмина, въ 9 вер.,—4.000 дес.; К. Д. Кузьмина, въ 12 вер.,—8.000 дес. и П. Т. Кобзаря, въ 12 вер.,—8.000 десят. Во всѣхъ этихъ экономiяхъ, кромѣ хлѣбопашества, значительно развито скотоводство.

Озинки. (273 вер. отъ Покровской Слободы, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станцiя въ 5 верстахъ отъ большого с. Озинки, въ которомъ 150 дворовъ, церковь, школа, аптека и проч. Со времени проведенiя желѣзной дороги число дворовъ въ Озинкахъ увеличилось на 100.

Въ ближайшемъ сосѣдствѣ со станцiей расположено шесть хуторовъ: Соколика, Тимонина, Вдовина, Попова, Карепанова и Овчинникова.

Въ окрестностяхъ станцiи Озинки обнаружены, при геологическихъ изслѣдованiяхъ въ 1911 году, залежи мѣднаго колчедана; практическое значенiе этихъ залежей еще не опредѣлилось.

Семиглавый Маръ. (297 вер. отъ Покровской Слободы, въ Уральск. уѣздѣ). Станцiя на высшемъ пунктѣ южнаго отрога Общаго Сырта, образующаго здѣсь мѣловыя горы, называемыя марами. Названiе же Семиглаваго Мара получила лежащая при станцiи мѣловая гора потому, что здѣсь, по преданiю, Пугачевъ казнилъ семь войсковыхъ старшинъ, отрубивъ имъ головы.

При станцiи—артезiанскiй колодезь, дающiй очень чистую и хорошую воду, которой станцiя славится по всей Покровско-Уральской линiи, почему пассажиры всегда стараются воспользоваться этой водой для питья.

Станцiя прiобрѣла значенiе торговаго пункта, при ней образовался поселокъ, идетъ ссыпка хлѣба, отправляется много сѣна.

Общiй грузооборотъ станцiи въ урожайные годы превышаетъ 800 тыс. пуд., изъ которыхъ на отправленiе приходится около 720 тысячъ пуд. и на прибытiе свыше 80 тыс. пуд. Пассажировъ отправляется со станцiи болѣе 3 тыс. человѣкъ.

Въ окрестностяхъ станцiи, въ разстоянiи отъ 5 до 40 верстъ, — расположено 8 хуторовъ. Изъ этихъ хуторовъ болѣе другихъ замѣчателенъ хуторъ г. Овчинникова (въ 9 вер.), лежащiй въ большой котловинѣ,

замкнутой со всѣхъ сторонъ, кромѣ сѣверной, гдѣ входъ въ нее ограниченъ двумя очень близко сдвинувшимися мѣловыми хребтами, образовавшими тѣснину.

Въ 7 и 8 верстахъ отъ станціи—казачьи поселки: Вавилинъ и Крутенькій, замѣчательные сильно развитымъ скотоводствомъ.

Шипово. (319 вер. отъ Покровской Слободы, въ Уральск. уѣздѣ). Названа станція по имени бывш. наказнаго атамана Уральскаго казачьяго войска г.-л. Н. Н. Шипова въ воспоминаніе объ оказанномъ имъ содѣйствіи къ разрѣшенію постройки Покровско-Уральской желѣзной дороги.

Станція расположена при большой казачьей Каменской станицѣ, въ 300 дворовъ, съ населеніемъ 2.000 душъ. Торговый поселокъ этой станицы находится при самой станціи; въ поселкѣ базары, на которыхъ производится скупка подвозимыхъ сюда хлѣбовъ и сѣна. Кромѣ базаровъ, здѣсь бываетъ ярмарка съ 10 по 17 октября, на которую привозится товаровъ болѣе, чѣмъ на 100 тыс. руб., и пригоняется огромное количество скота. Скупщики хлѣба имѣютъ здѣсь за станціонной границей 24 амбара, вмѣстимостью на 400 слишкомъ тысячъ пудовъ; къ амбарамъ проведенъ рельсовый путь.

Въ урожайные годы грузооборотъ станціи превышаетъ 1.300 тыс. пуд., изъ которыхъ на отправленіе приходится около 1 милл. пуд. и на прибытіе свыше 300 тыс. Въ отправленіи преобладаютъ: хлѣбъ, сѣно и рогатый скотъ, въ прибытіи—лѣсные матеріалы, нефтяные продукты, мануфактура и др.

Въ 40 и 45 верстахъ отъ станціи лежатъ казачьи станицы: Чижи и Ежи, извѣстныя большими скотными ярмарками.

Деркулъ. (346 вер. отъ Покровской Слободы, въ Уральск. уѣздѣ). Названіе станціи присвоено по имени протекающей возлѣ нея рѣки Деркулъ, впадающей въ р. Чаганъ версты три выше г. Уральска.

Въ верстѣ отъ станціи—село «Зеленое», въ 238 дворовъ, съ населеніемъ свыше 1.250 душъ, состоящимъ преимущественно изъ казаковъ-старообрядцевъ. Послѣ проведенія желѣзной дороги село значительно увеличилось. Въ селѣ двѣ церкви — православная и старообрядческая, двѣ школы, 7 лавокъ и 3 мельницы.

Главное занятіе населенія — хлѣбопашество, скотоводство и бахчеводство.

Переметная. (358 вер. отъ Покровской Слободы, въ Уральск. уѣздѣ). Станція недалеко отъ Переметнаго поселка, отъ котораго получила названіе. Въ поселкѣ около 500 человѣкъ населенія, занимающагося хлѣбопашествомъ.

Изъ района станціи хлѣбъ идетъ гужемъ въ большомъ количествѣ въ Уральскъ, до котораго считается около 35 верстъ.

Уральскъ. (396 вер. отъ Покровской Слободы). До середины 1870 годовъ Уральскъ не имѣлъ замѣтнаго торговаго значенія. Онъ служилъ тогда только центромъ для сбыта продуктовъ скотоводства и рыбоводства. Хлѣбной торговли почти не существовало. Начало торговли мѣстнымъ хлѣбомъ „Уральскія Войсковыя Вѣдомости" считаютъ съ 1877 года [1]. Развитіе Уральска въ торговомъ отношеніи началось съ тѣхъ поръ, какъ въ 1876 году открылось здѣсь отдѣленіе государственнаго банка [2]. Въ своихъ торговыхъ сношеніяхъ Уральскъ, до проведенія желѣзной дороги, связанъ былъ съ Самарой, Бузулукомъ и Балаковомъ. Главнымъ трактомъ былъ самарскій. По этому тракту направлялись почти всѣ предметы ввоза въ Уральскъ, а также громадное количество мѣстныхъ сырыхъ произведеній—пшеницы, рыбы, кожъ, сала, шерсти, солодковаго корня и проч. Въ хорошую погоду грузы доставлялись изъ одного города въ другой на 4-я сутки; въ непогодь же, когда дорога портилась, обозамъ приходилось быть въ пути до 2-хъ недѣль, а иной разъ бросать часть грузовъ на дорогѣ, чтобы какъ нибудь доплестись до города. Протяженіе самарскаго тракта считалось отъ 225 до 280 верстъ (въ зависимости отъ времени года). Вторымъ, по значенію, былъ трактъ на Бузулукъ, протяженіемъ 180 вер. Онъ, главнымъ образомъ, служилъ для пассажирскаго движенія. Торговое значеніе этого тракта, по даннымъ, собраннымъ въ книгѣ Н. Бородина „Уральское Казачье войско", было небольшимъ. Третій трактъ на Балаково, называемый Чижинскимъ, протяженіемъ въ 280 верстъ, имѣлъ еще меньшее значеніе. Провозъ по этимъ трактамъ обходился [3]:

до Самары . .	255 вер. . .	30 . .	40 коп.	съ пуда.
„ Бузулука. .	180 „ . .	20 . .	30 „	„ „
„ Балакова. . .	280 „ . .	40 . .	50 „	„ „

[1] А. Рябининъ въ своей книгѣ „Уральское Казачье войско" (ч. I, стр. 242) говоритъ, что сбытъ хлѣба въ Самару начался съ 1831 года и былъ не малымъ, такъ какъ „казаки за пшеницу, какъ расказываютъ, брали денегъ полныя шапки".

[2] Н. Огановскій. Очеркъ развитія торг. и промышл. въ Уральск. Казач. войскѣ, стр. 185 (Памятная книжка Урал. Обл. на 1899 г.).

[3] Бородинъ. Уральск. Казач. войско, т. 1, стр. 668 (данныя относятся къ 1885 г.).

Проведеніе Покровско-Уральской линіи нарушило вѣковыя традиціи уральскихъ торговцевъ, открывъ имъ облегченный путь къ такимъ рынкамъ, съ которыми у нихъ никогда не было сношеній. Порвать эти традиціи сразу дорога, въ силу разныхъ причинъ, не могла, но она внесла въ торговлю такіе элементы, которые постепенно разрушаютъ вѣковыя привычки. Въ періодъ времени 1891-93 гг. въ Уральскѣ было открыто 22 торговыхъ заведенія, имѣвшихъ за этотъ періодъ средній оборотъ 49.199 руб. Съ 1894 г. до 1898 г. въ Уральскѣ открылось 69 торговыхъ заведеній, но средній ихъ оборотъ составилъ всего 34.391 руб. Заведенія эти оказались болѣе мелкими сравнительно съ прежними и появленіе ихъ, очевидно, всецѣло зависитъ отъ желѣзной дороги, давшей возможность быстрѣе оборачивать капиталы. Этимъ же объясняется тотъ фактъ, что послѣ проведенія желѣзной дороги количество выбранныхъ свидѣтельствъ 1-ой гильдіи упало, тогда какъ среднее годовое число мелочныхъ торговыхъ свидѣтельствъ, составлявшее въ 892-94 гг.—664, поднялось за 1895-97 гг. до 1.039 т. е., на 57%. Насколько быстро стали оборачиваться капиталы, можно видѣть изъ того, что во время переписи одинъ торговецъ заявилъ, что на свой капиталъ, немного болѣе 2-хъ тысячъ рублей, онъ дѣлаетъ оборотъ въ годъ 12 разъ, т. е. торгуетъ на 25 тыс. руб. Выгодность такого быстраго оборачиванія капитала очевидна: такой купецъ, наживая при каждомъ оборотѣ, допустимъ, только 4% чистыхъ, пріобрѣтаетъ 48% прибыли. Поступившіе въ торговый оборотъ мелкіе капиталы не могутъ служить при гужевомъ подвозѣ и потому, чѣмъ больше такихъ капиталовъ вторгнется въ уральскую торговлю, тѣмъ болѣе будутъ закрѣпляться за дорогою товары, пріобрѣтенные на эти капиталы. По подсчету, произведенному Н. Огановскимъ [1]), съ проведеніемъ желѣзной дороги обороты всѣхъ заведеній увеличились на 80%; въ частности, оборотъ промышленныхъ заведеній—на 124%, торговыхъ—на 50%.

Прошлое положеніе уральской промышленности, увеличившей свой оборотъ послѣ проведенія желѣзной дороги на 124 %,

---

[1]) Н. Огановскій. Очеркъ развитія торговли и промышленности въ Уральск. казач. войскѣ стр. 192—193.

такъ охарактеризовано мѣстными изслѣдователями: „Въ Уральскомъ войскѣ не существуетъ вовсе фабричной промышленности; заводская-же ничтожна по количеству и роду выдѣлываемыхъ произведеній“, писалъ А. Рябининъ [1]) въ 1866 году. „Почти тоже можно сказать, не рискуя впасть въ ошибку, и про настоящее время“, говоритъ Н. Бородинъ, писавшій въ 1891 году. Но послѣ проведенія желѣзной дороги характеристика эта сразу измѣнилась:

«Въ настоящую минуту», говоритъ Н. Огановскій, писавшій въ 1898 году, «въ Уральскѣ происходитъ усиленное развитіе обрабатывающей промышленности и, въ особенности, обработки зерна. Появленіе мельницъ, которыя могутъ считаться крупными промышленными единицами не только у насъ, но и въ любомъ центральномъ пунктѣ Россіи, обусловлено опять таки паровымъ транспортомъ. Торговля и промышленность, развиваются очень быстро подъ вліяніемъ желѣзной дороги; но промышленность развивается вдвое скорѣе, чѣмъ торговля, и изъ всѣхъ отраслей промышленности быстротой своего роста выдѣляется обработка зерна».

Оффиціальный обзоръ, помѣщенный въ памятной книжкѣ Уральской области на 1902 годъ, такъ характеризуетъ вліяніе желѣзной дороги:

«Съ проведеніемъ рельсоваго пути на г. Уральскъ, экономическое положеніе этого послѣдняго и вмѣстѣ съ нимъ всего войска стало улучшаться. Число промышленныхъ и торговыхъ заведеній въ немъ съ каждымъ годомъ увеличивается и гор. Уральскъ пріобрѣлъ значеніе торговаго центра для всего войска».

Изъ видовъ уральской промышленности особеннаго вниманія заслуживаетъ рыболовство. Оно представляетъ собою самый исконный промыселъ уральскихъ казаковъ. Въ прежнее время, вплоть до 30-хъ годовъ прошлаго столѣтія, этотъ промыселъ въ сущности былъ единственнымъ. Скотоводство никогда не играло роли главнаго промысла массы населенія, а о хлѣбопашествѣ во многихъ станицахъ не являлось и мысли. Положеніе рыболовства на Уралѣ вообще исключительное. Оно, съ самаго своего возникновенія, пріобрѣло видъ самостоятельнаго рыбнаго хозяйства. Еще П. С. Палласъ замѣтилъ:

«Главный промыселъ и упражненіе яицкихъ казаковъ состоитъ въ

---

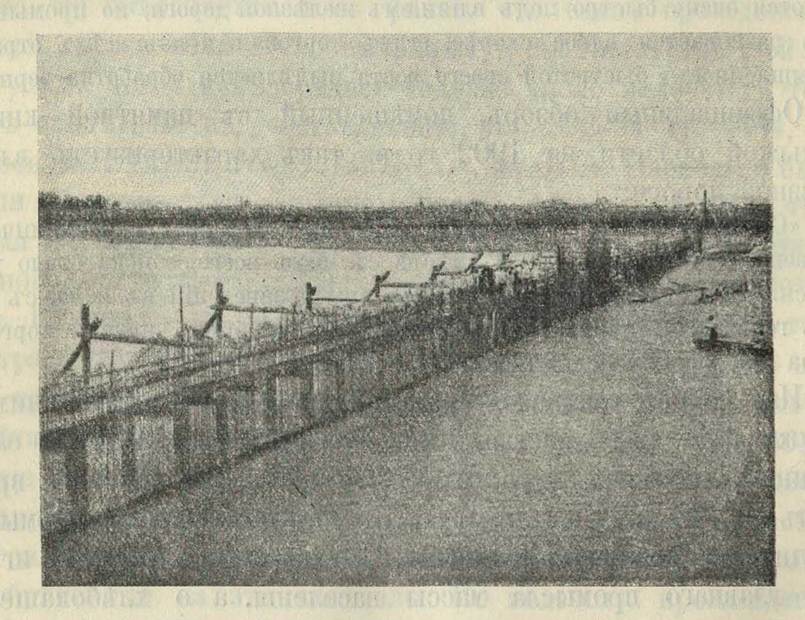
[1]) А. Рябининъ. Уральское Казачье войско, ч. I, стр. 263.

рыбной ловлѣ, которая нигдѣ въ Россіи столь хорошо не распоряжена и законами не ограничена, какъ въ здѣшнемъ мѣстѣ» [1]).

Это остается вѣрнымъ и для настоящаго времени.

Изслѣдователь уральскаго рыболовства Н. Я. Данилевскій говоритъ: [2]).

«Уралъ есть единственная въ мірѣ большая рѣка, исключительно предназначенная для рыболовства, которому принесены въ жертву всѣ прочія услуги, оказываемыя человѣку текучими водами. На немъ нѣтъ ни судоходства, ни сплава лѣсу (по крайней мѣрѣ ниже учуга), ни движимыхъ водою мельницъ. Во весь годъ нельзя почти увидать на немъ одной лодки, которая бы плыла не съ рыболовною цѣлью. Самый переѣздъ черезъ Уралъ весьма затруднителенъ. На всемъ пространствѣ отъ учуга до моря, что составитъ около 500 верстъ по прямой линіи, съ извилинами-же рѣки почти вдвое, устроенъ только одинъ мостъ у самаго Уральска и одинъ паромъ у Гурьева—два пункта, гдѣ бываетъ значительная мѣна



Учугъ на р. Уралѣ подъ г. Уральскомъ.

съ киргизами. Даже Гурьевскій паромъ возбуждаетъ негодованіе многихъ, которые считаютъ его вредящимъ входу рыбы въ Уралъ потому, что пугаетъ ее хлопаньемъ каната объ воду. Если нужно бываетъ переправиться черезъ Уралъ съ возами, какъ напр. для отправленія весною на Чер-

---

[1]) П. С. Палласъ. Путешествія, ч. I, стр. 422.

[2]) Изслѣдован. о состоян. рыболов. въ Россіи, т. III, стр. 103.

хальское морце, или для сѣнокошенія по заливнымъ мѣстамъ лѣваго берега, то связываютъ двѣ или три бударки, настилаютъ на нихъ вмѣсто помоста—плетень, а на носу и на кормѣ каждой бударки садится по человѣку съ короткими и широкими веслами, и паромъ готовъ. При такихъ, можно сказать, даже преувеличенныхъ предосторожностяхъ, рыба находитъ въ Уралѣ до поры до времени полное приволье и совершенные тишину и покой. Въ морѣ, противъ устьевъ Урала, существуетъ заповѣдное пространство, шириною верстъ въ 80, на которомъ никогда не ловятъ рыбы и гдѣ ей совершенно свободный ходъ».

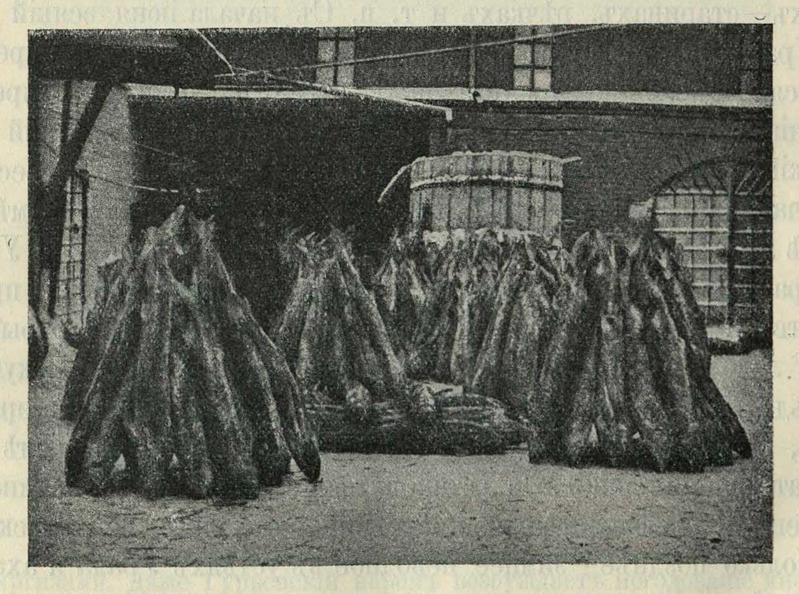
Ежегодно поперекъ р. Урала, у г. Уральска устраивается временная забойка, называемая учугомъ и предназначенная къ тому, чтобы не пускать выше по р. Уралу красной рыбы, идущей на зимнія „ятови“. Уральское рыболовство отличается тѣмъ, что въ немъ преобладаетъ зимнее и осеннее рыболовство, тогда какъ по Волгѣ и другимъ рѣкамъ преобладаетъ ловъ весенній.

Тотчасъ по вскрытіи Урала и моря начинается весеннее рыболовство; севрюжье, курхайское, по всему Уралу и въ черныхъ водахъ—старицахъ, рѣчкахъ и т. п. Съ начала іюня всякій ловъ въ Уралѣ, ниже учуга, близъ г. Уральска, и въ морѣ прекращается до половины августа, подъ страхомъ уголовнаго преслѣдованія за нарушеніе запрета. Затѣмъ разрѣшается осенній курхайскій ловъ или „жаркое“ рыболовство, продолжающееся по окончаніи плавеннаго рыболовства по р. Уралу. Черезъ мѣсяцъ послѣ жаркаго рыболовства начинается осенняя плавня по р. Уралу, которая оканчивается вмѣстѣ съ жаркимъ; одновременно производится и осеннее узенское рыболовство. Вслѣдъ за покрытіемъ рѣки льдомъ, начинается зимнее узенское рыболовство волокушами по льду, багорчиками, сижами и блеснами, начинается тяга черныхъ водъ, какъ запретныхъ, такъ и открытыхъ. Когда на Уралѣ ледъ достаточно окрѣпнетъ и установится санный путь, начинается багренное рыболовство, одновременно съ нимъ черхальское, а нѣсколько позднѣе—зимнее неводное въ устьяхъ Урала и аханное въ морѣ.

Продолженіемъ багренья служитъ ловъ рѣжаками, сѣтями, сижами и подъ конецъ неводами по разбагреннымъ мѣстамъ. Къ 15 марта Уралъ на всемъ протяженіи, гдѣ производилось багренье, бываетъ свободенъ отъ рыболовствъ; въ мѣстахъ-же производства

осенней плавни рыболовство прекращается недѣлею раньше этого срока.

Во время весенней и осенней плавней опредѣляются, такъ называемые, рубежи, т. е. пространства, которыя рыболовы должны проходить въ сутки. Войсковое правленіе назначаетъ ежегодно время, когда именно ловъ рыбы долженъ начинаться и оканчиваться. Для надзора за порядкомъ лова назначаются, по выбору наказного атамана, особые чиновники, называемые также атаманами. Въ назначенный для начала лова день, по сигналу, данному выстрѣломъ изъ пушки, казаки, собравшіеся на первый рубежъ, садятся въ опущенныя наканунѣ въ воду свои бударки (лодки) и несутся по теченію Урала, стараясь обогнать другъ друга, въ надеждѣ на болѣе изобильный ловъ впереди другихъ. По берегу за ними слѣдуютъ мѣстные и иногородніе купцы, скупающіе пойманную рыбу для немедленнаго посола тутъ-же на берегу.



Мороженные осетры багреннаго лова въ г. Уральскѣ.

Багренье, т. е. ловъ красной рыбы баграми, производится зимою подъ льдомъ отъ Уральской забойки до станціи Антоновой. По данному сигналу всѣ собравшіеся на берегу ловцы бѣгомъ спускаются на ледъ и, прорубая его, опускаютъ въ воду багоръ

и подцѣпляютъ имъ рыбу, лежащую въ ятови или поднимающуюся изъ нея. Казаки соединяются обыкновенно артелями отъ 6 до 15 человѣкъ. По своей оригинальности багренье особенно занимало всѣхъ, посѣщавшихъ Уралъ. Оно производится въ декабрѣ и раздѣляется на: 1) „презентное“ или „первый кусъ“ (одинъ день), для представленія произведеній этого лова ко Двору; 2) малое въ срединѣ декабря (5 дней) и 3) большое, черезъ 10 дней послѣ малаго, въ теченіе 8 дней [1]).

Багренье составляетъ исключительную принадлежность Уральскаго края. Это едва-ли не самое древнее рыболовство. По крайней мѣрѣ, порядокъ, какимъ оно производится, могъ возникнуть только при чрезвычайномъ обиліи рыбы. Въ настоящее время порядокъ этотъ невыгоденъ и удерживается лишь по привычкѣ [2]).

По словамъ Н. Я. Данилевскаго, «въ прежнія времена, еще въ двадцатыхъ годахъ нынѣшняго (XIX) столѣтія, изобиліе рыбы на ятовяхъ было изумительно. Она лежала на нихъ нѣсколькими слоями, такъ что изъ одной проруби случалось вытаскивать до 40 рыбъ, постепенно увеличивая глубину, на которую опускали багоръ, вылавливая такимъ образомъ слой за слоемъ. Теперь же (въ 1860-хъ годахъ) часто случается, что изъ нѣсколькихъ прорубей ни одной рыбы не вытащатъ. Со всѣмъ тѣмъ и теперь багренье любимый промыселъ уральцевъ, какъ по воспоминаніямъ прежняго, такъ и по доступности его даже для самыхъ бѣдныхъ, ибо онъ не требуетъ ничего, кромѣ багра, саней и нѣсколько—дневного запаса для корма лошади; главнѣйшее же потому, что тутъ болѣе, чѣмъ на всякомъ другомъ рыболовствѣ, играютъ роль счастье и случай. Это своего рода лотерея, въ которой счастливому удается иногда въ четверть часа получить до сотни рублей» [3]).

Въ день презентнаго багренья бываетъ угощенье всѣхъ, пріѣхавшихъ посмотрѣть рыболовство, икрой, только что приготовленной, и чаемъ въ особенномъ амбарѣ, куда свозится красная рыба [4]).

---

[1]) Вешняковъ. Рыболовство и законод., стр. 155, 156, 561, 568. Н. Бородинъ. „Уральск. казач. войско, т. I, стр. 33—49, 127—130, 271—298, 351—473.

[2]) Н. А. Соколовскій. Экономическій бытъ земледѣльческаго населенія Россіи и колонизація юго-восточныхъ степей предъ крѣпостнымъ правомъ, Спб., стр. 250.

[3]) Изслѣдованіе о состояніи рыболовства въ Россіи, т. III, стр. 67.

[4]) И. П. Хорошхинъ. Краткое описаніе рыболовства Уральск. казачьяго войска (Памятная книж. Уральск. Области на 1903 г.).



Приготовленіе икры изъ Уральской рыбы.

Вывозъ рыбныхъ продуктовъ изъ предѣловъ Уральскаго войска, выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1906	1907	1908	1909	1910
Красной рыбы и всѣхъ ея продуктовъ	117.061	131.517	171.294	197.693	57.324
Черной рыбы и ея продуктовъ .	1.963.474	2.271.383	1.018.210	734.452	972.629

Уральскъ основанъ въ первой четверти XVII столѣтія. Яицкіе казаки имѣли свой главный кошъ до основанія Уральска на урочищѣ Орѣшномъ, въ 40 или 50 вер. выше теперешняго города, называвшійся Яицкимъ городкомъ [1]). Городокъ этотъ разоренъ татарами въ 1613 году, и болѣе не возобновлялся, а перенесенъ на настоящее его мѣсто. П. С. Палласъ, посѣтившій Яицкій городокъ въ 1769 г., нашелъ его „весьма многолюднымъ". „Число деревянныхъ по старинному россійскому обыкновенію построенныхъ, однако хорошихъ домовъ, простирается до трехъ

[1]) А. Рябининъ. Уральское казачье войско, ч. 1, стр. 5.

тысячъ: напротивъ того улицы непорядочно и очень тѣсно построены“ [1]).

Въ то время яицкіе казаки управлялись еще вѣчевымъ порядкомъ, хотя и были подчинены вѣдѣнію военной коллегіи. Былъ у нихъ и выборный атаманъ и войсковая канцелярія, но власть ихъ была очень ограничена и первый голосъ принадлежалъ народу. Безъ собранія народа ничего нельзя было рѣшить. Если требовалось созвать народъ, то благовѣстили въ колоколъ у соборной церкви.

Бунтъ казаковъ въ 1772 году и въ особенности пугачевскій бунтъ, въ которомъ яицкіе казаки принимали обширное участіе, лишили ихъ прежнихъ вольностей. Съ того времени они стали управляться атаманомъ, назначаемымъ правительствомъ. Названіе яицкаго войска, по усмиреніи пугачевскаго бунта, было уничтожено, казаки стали называться уральскими, рѣка Яикъ была переименована въ Уралъ, а Яицкій городокъ—въ Уральскъ.

Населеніе Уральска въ 1879 г. составляло 20.677 чел., по переписи 1897 г.—36.597 чел., а на 1 января 1910 г. числится 58.200 челов. Въ Уральскѣ, начиная съ осени, въ теченіе всей зимы, бываютъ почти ежедневно базары. Рыбный базаръ—почти круглый годъ. Наиболѣе серьезное значеніе имѣютъ базары рыбный и хлѣбный. Покровская ярмарка въ Уральскѣ, съ 1 іюня по 1 іюля, имѣетъ порядочный оборотъ.

Въ Уральскѣ—3 паровыхъ вальцовыхъ мельницы и нѣсколько мелкихъ, мыловаренный и салотопенный заводы; отдѣленія банковъ: государственнаго, русскаго торгово-промышленнаго и сибирскаго, общество взаимнаго кредита, биржа, электрическая станція и телефонная сѣть; нѣсколько учебныхъ заведеній, въ томъ числѣ женская гимназія, реальное и духовное училища. Церквей—12, изъ нихъ 3 старообрядческихъ; въ старинномъ соборѣ Михаила Архангела хранятся старыя казачьи знамена, въ этомъ же соборѣ, по преданію, вѣнчался Пугачевъ. Вокругъ собора Христа Спасителя поставлены на каменныхъ пьедесталахъ 60 орудій, принадлежавшихъ арміи Пугачева. Мечетей—3.

При въѣздѣ въ городъ — тріумфальныя ворота, а на городскомъ бульварѣ—памятникъ наслѣднику цесаревичу Николаю Александровичу.

Станція въ 1 верстѣ отъ города и въ 2½ вер. отъ рѣки Чагана. Вдоль рѣки Чагана много садовъ и бахчи, съ искусственнымъ орошеніемъ; при той же рѣкѣ—казенный садъ съ питомниками и фруктовыми деревьями; здѣсь дача наказнаго атамана Уральскаго казачьяго войска.

---

[1]) П. С. Палласъ. Путешествія, ч. I, стр. 411—412, 414 и ч. 3, стр. 92.

При станціи—коренное депо съ паровознымъ зданіемъ на 6 стойлъ, мастерскія для малаго ремонта паровозовъ, пакгаузы и др. станціонныя помѣщенія на 200 тыс. пудовъ и элеваторъ на 150 тыс. пуд.; работа элеватора видна изъ слѣдующей таблицы:

Годъ поступленія.	Поступило.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	—	—	—	736	736
1907	—	—	—	—	—
1908	—	—	—	—	—
1909	191.784	58.598	—	—	250.382
1910	16.979	113.914	—	10.026	140.919
Всего.	208.763	—	—	10.762	392.037

Со станціи Уральскъ отправляется въ годъ около 25 тыс. пассажировъ, а грузооборотъ станціи въ урожайные годы превышаетъ 8.350 тыс. пуд., изъ которыхъ на отправленіе приходится свыше 3.620 тыс. и на прибытіе—4.730 тыс. пуд.

За рѣкою Ураломъ добывается много солодковаго корня, котораго отправляется изъ Уральска до 50 тыс. пуд. въ годъ.

Вѣтви, примыкающія къ Покровско-Уральской линіи.

I. Ершово-Николаевская вѣтвь.

Римско - Корсаковка. (31 вер. отъ станціи Ершовъ, въ Новоузенск. уѣздѣ). Названіе станція получила по фамиліи землевладѣльца Римскаго - Корсакова, отъ котораго пріобрѣтена земля подъ станцію. Усадьба имѣнія г. Римскаго - Корсакова находится въ 5 верстахъ отъ станціи; при этой усадьбѣ расположена деревушка „Подшибаловка“, съ смѣшаннымъ нѣмецкимъ и русскимъ населеніемъ въ 50 дворовъ, съ одной земской школой. Посреди деревни устроена обществомъ Разанско-Уральской ж. д. плотина для удержанія весеннихъ водъ и на образовавшемся прудѣ построена водокачка, откуда поступаетъ вода для паровозовъ. Для питья вода подвозится на подводахъ изъ колодцевъ, въ 3 верстахъ отъ станціи.

Окрестности станціи съ каждымъ годомъ оживляются. Въ полуверстѣ отъ станціи поселились екатеринославскіе переселенцы, братья Роменскіе, основавшіе довольно хорошій хуторъ; владѣя 250 дес. земли, они въ 1911 г. построили мельницу съ нефтянымъ двигателемъ, вырабатывающую въ сутки до 600 пуд. муки, идущей преимущественно для мѣстнаго потребленія; небольшой избытокъ, за удовлетвореніемъ мѣстнаго спроса, вывозится по желѣзной дорогѣ. Въ 3-хъ верстахъ отъ станціи образовалась значительная нѣмецкая колонія («Степановскій хуторъ») въ 47 домовъ и въ такомъ же разстояніи отъ станціи переселенцами изъ Екатеринославской губерніи образованъ «Бобовъ хуторъ». Въ 4 верстахъ отъ станціи—смѣшанный поселокъ «Непокоиха», населенный русскими, нѣмцами и малороссами, ведущими хозяйство на отрубныхъ участкахъ.

Въ 7 верстахъ, на рѣкѣ Большой Узень расположено хорошее нѣмецкое поселеніе—«Богушевскій хуторъ» и въ 1 верстѣ отъ него—нѣмецкій поселокъ «Реграфъ» и поселокъ «Хохлы».

Въ 10 верстахъ — село Нарышкино, въ 165 дворовъ, съ церковью, школой и земской больницей, въ 12 вер.—села: Нестеревка, въ 100 дворовъ и Милорадовка, въ 150 дворовъ, въ 15 вер. — село Савельевка, въ 250 дворовъ, и въ 16 вер.—с. Родіоновка, въ 220 дворовъ.

Въ 23 верстахъ отъ станціи, въ имѣніи А. Г. Мельникова, находящемся въ Натальинской волости, Новоузенскаго уѣзда, на границѣ съ Николаевскимъ уѣздомъ, при устройствѣ колодца въ маѣ 1906 г., началось сильное выдѣленіе горючаго газа. Для выясненія газовой площади заложена была вторая скважина, въ разстояніи 205 саженей отъ первой, изъ которой также началось выдѣленіе газа съ сильнымъ выдуваніемъ песка. Глубина первой скважины 44 саж., второй—45 саж. [1]). По произведенному анализу газъ оказался «метаномъ». Мельниковъ воспользовался этимъ газомъ и выстроилъ стекольный заводъ и мельницу, которые и обслуживаются «метаномъ» [2]). Но такъ какъ на всемъ его участкѣ нѣтъ воды, то подвозка ея къ заводу на лошадяхъ служитъ серьезнымъ препятствіемъ для предпріятія. Стекольный заводъ вырабатываетъ исключительно бемское стекло, которое отправляется частью по желѣзной дорогѣ, черезъ ст. Римско-Корсаковку, частью идетъ на подводахъ въ Балаково.

Изъ находящихся въ районѣ станціи селеній и хуторовъ хлѣбъ вывозится гужемъ въ Балаково и только въ сравнительно небольшой части подвозится къ станціи Римско-Корсаковка для отправки по желѣз-

[1]) Письмо Новоузенской уѣздной земской управы отъ 27 октября 1906 года № 16909. Письма Вольскаго отд. русск. торг.-промышл. банка отъ 20 ноября и 15 декабря 1906 г.

[2]) „Нефтяное Дѣло“, № 6 за 1911 г. стр. 41.

ной дорогѣ, почему общее отправленіе хлѣба съ этой станціи составляетъ немного болѣе полумилліона пудовъ въ годъ.

При станціи имѣется частный лѣсной складъ, четыре частныхъ хлѣбныхъ амбара, общей вмѣстимостью на 60 вагоновъ, желѣзнодорожное зернохранилище на 17 вагоновъ и крытый хлѣбный навѣсъ на 50 вагон.

Рукополь. (63 вер. отъ ст. Ершовъ, въ Николаевск. уѣздѣ). Станція расположена на землѣ, отчужденной изъ владѣнія графини Армфельдъ и получила названіе отъ перевода ея фамиліи: Арм—рука, фельд—поле.

Ближайшія къ станціи села: Корнѣевка, въ 7 верстахъ, съ населеніемъ до 1.000 душъ и Толстовка, въ 14 верстахъ, съ населеніемъ около 3.700 человѣкъ.

Районъ станціи, бывшій до сего времени малонаселеннымъ, нынѣ колонизуется переселенцами—малороссами изъ Екатеринославской, Херсонской и Таврической губерній, устраивающими здѣсь хутора на землѣ, покупаемой при посредствѣ крестьянскаго поземельнаго банка.

Къ станціи прилегаютъ обширныя площади частновладѣльческой земли: графини Граббе—7.000 дес., А. И. Мальцева—14.000 дес., С. В. Шумкова—9.000 дес. и А. А. Ухина—600 дес. Самостоятельное хозяйство ведется только на участкѣ Мальцева; остальные владѣльцы сдаютъ землю въ аренду крестьянамъ.

Масса хлѣба изъ района станціи вывозится гужемъ въ г. Николаевскъ и въ Балаково, откуда на обратныхъ подводахъ привозится лѣсъ, капуста и др. предметы крестьянскаго потребленія.

Николаевскъ. (88 вер. отъ ст. Ершовъ). Мѣстность, центромъ которой служитъ теперь г. Николаевскъ, до XVII вѣка была почти безлюдна и служила для кочевьевъ калмыковъ и киргизовъ [1]. Съ XVII вѣка стали являться сюда остатки вольницы, гулявшей по Россіи въ смутное время, бѣглые холопы и спасавшіеся отъ правежа и вѣчнаго рабства должники неоплатные. Кому „нечѣмъ платить было долгу—тотъ бѣжалъ за Волгу“ и терялся въ широкомъ просторѣ степей, становясь недосягаемымъ и избѣгая кары.

Такіе „вольные насильники“ образовали здѣсь разбойничьи шайки, которыя, сдѣлавшись полными хозяевами края, не допускали осѣдлаго населенія. Изъ многочисленныхъ шаекъ въ актахъ того времени сохранились упоминанія о шайкахъ Мокро-

---

[1]) Г. Перетятковичъ. Поволожье въ XVII и XVIII вѣк., стр. 338.

уса, Ворзиги и Максима Дутой ноги. Осѣдлое населеніе явилось въ этомъ краѣ только въ XVIII вѣкѣ. Образовалось оно, главнымъ образомъ, изъ такъ называевыхъ „зарубежныхъ раскольниковъ", которымъ манифестомъ Екатерины II, 14 декабря 1762 г., предоставлено было возвратиться въ Россію и селиться по Иргизу, Еруслану и Тарлыку. Подъ населеніе вышедшихъ изъ тогдашнихъ польскихъ провинцій старообрядцевъ отведено было 70 тысячъ десятинъ превосходной земли по р. Иргизу. Эти старообрядцы тотчасъ-же устроили три мужскихъ и два женскихъ монастыря съ церквами и основали слободу Мечетную, изъ которой образованъ въ 1836 году г. Николаевскъ. Вызывая старообрядцевъ изъ-за литовскаго рубежа, Екатерина обѣщала имъ свободу богослуженія, а это привлекло сюда, кромѣ зарубежныхъ выходцевъ, много старообрядцевъ и изъ разныхъ краевъ Россіи; вскорѣ иргизскіе монастыри и возникшія кругомъ ихъ слободы стали весьма многолюдны. Свобода имѣть поповъ доставила Иргизу огромное значеніе въ средѣ старообрядцевъ. Здѣсь были два собора въ 1782 и 1783 г.г. и на послѣднемъ изъ нихъ принято было рѣшеніе ставить поповъ для всѣхъ старообрядцевъ только съ Иргиза. Это правило, принятое повсемѣстно, доставило Иргизу главенство во всемъ старообрядчествѣ. Значеніе это пало въ 1835 году, когда всѣ иргизскіе монастыри обращены были въ единовѣрческіе [1]). Въ Средне-Никольскомъ монастырѣ, близъ г. Николаевска, Пугачевъ получилъ благословеніе на ту страшную роль, которую сыгралъ и которая потрясла Россію въ царствованіе Екатерины II.

По указу Екатерины II, изданному въ 1763 г., явились въ Николаевскій уѣздъ нѣмецкіе колонисты, образовавшіе здѣсь 24 колоніи съ населеніемъ 15.502 души. Нѣмецкія колоніи, какъ здѣсь, такъ и въ Новоузенскомъ и Камышинскомъ уѣздахъ, принадлежатъ къ наиболѣе богатымъ и наилучше организованнымъ поселеніямъ.

Городъ Николаевскъ, какъ было указано, образованъ изъ слободы Мечетной въ 1836 году. Черезъ 30 лѣтъ, въ 1865 г. населеніе его со-

[1]) П. И. Мельниковъ (Андрей Печерскій). Полное собраніе сочиненій, томъ 13, стр. 241—243, 291.

ставляло 7.529 чел.; съ того времени оно болѣе чѣмъ удвоилось. По переписи 1897 г. въ Николаевскѣ оказалось 13.414 человѣкъ, а на 1 января 1910 года числится 15.200 душъ обоего пола. Въ промышленномъ отношенiи городъ особаго значенiя не имѣетъ. Изъ его предпрiятiй можно указать только на двѣ мельницы: Н. И. Волковойновой, производительностью до 600 тыс. пуд. и Д. Ф. Фомина—до 100 тыс. пуд. въ годъ. Торговля же его весьма значительна. Главнымъ предметомъ ея служитъ хлѣбъ, рогатый скотъ, лошади и верблюды. Ярмарокъ двѣ: великопостная со второй недѣли поста и осенняя—съ 6 августа. На ярмарки пригоняютъ много степныхъ лошадей косяками, верблюдовъ и рогатаго скота.

Въ Николаевскѣ пять банковыхъ учрежденiй: русскаго торгово-промышленнаго, с.-петербургскаго международнаго, русскаго для внѣшней торговли, русско-азiатскаго, волжско-камскаго и городской общественный банкъ.

Къ числу достопримѣчательностей города относится старый деревянный соборъ, построенный, по преданiю, въ то время, когда была основана старообрядцами Мечетная слобода. Соборъ этотъ былъ первоначально старообрядческимъ, алтарь его и нынѣ обращенъ на сѣверо-востокъ.

При станцiи 26 частныхъ хлѣбныхъ амбаровъ, общей емкостью до 200.000 тыс. пудовъ, желѣзнодорожное зернохранилище на 54 тыс. пуд. и элеваторъ на 150 тыс. пуд. Работа элеватора за послѣднiе 5 лѣтъ:

Годъ поступленiя.	Поступило.				Итого.
	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Разн. хлѣба.	
1906	33.000	67.271	—	1.830	102.101
1907	196.126	329.356	10.413	9.150	545.045
1908	52.191	55.100	—	—	107.291
1909	424.323	—	—	—	424.323
1910	348.608	—	750	5.121	354.479
Всего.	1.054.248	451.727	11.163	16.101	1.533.239

Со станцiи отправляется въ годъ болѣе 15 тыс. пассажировъ, а грузооборотъ станцiи въ урожайные годы достигаетъ 6.200 тыс. пуд., изъ которыхъ приходится на отправленiе около 5 милл. пудовъ и 1.200 тыс. пуд. на прибытiе.

Изъ Николаевска вывозится около 1 милл. пудовъ хлѣба гужемъ въ Балаково, водою по Иргизу, въ перiодъ половодья отправляется около 500—800 тыс. пуд.

II. Вѣтвь Красный-Кутъ — Александровъ-Гай.

Красный-Кутъ. (31 вер. отъ Урбаха, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція примыкаетъ къ селу Красный Кутъ, съ населеніемъ въ 5.130 душъ. Село это, бывшее до проведенія желѣзной дороги незначительнымъ, теперь — крупный торговый пунктъ. Въ немъ базаръ, на которомъ закупается до 2.500 вагоновъ хлѣба въ годъ; въ селѣ нѣсколько крупныхъ торговыхъ фирмъ, дѣлающихъ милліонные обороты, много магазиновъ и лавокъ и число ихъ все увеличивается. Для ссыпки хлѣба имѣется при станціи 19 складовъ, общей емкостью въ 319.000 пудовъ. Рядомъ со станціей находятся паровыя мельницы: Гаасъ, производительностью 360.000 пудовъ и Лесли и Бротъ, производительностью 180.000 пуд.; въ селѣ — мыловаренный и литейный заводы, почтово-телеграфное отдѣленіе, частная прогимназія, низшее техническое училище, двѣ церковно-приходскихъ школы, лютеранская школа и пять банковыхъ учрежденій: агентства русско-азіатскаго, русскаго-торгово-промышленнаго, русскаго для внѣшней торговли, с.-петербургскаго международнаго банка и общество взаимнаго кредита; оборотъ всѣхъ банковыхъ учрежденій Краснаго-Кута около 3.500.000 рублей.

На станціи Красный-Кутъ—депо, съ паровознымъ зданіемъ на 8 стойлъ, приспособленныхъ для постановки ширококолейныхъ и узкоколейныхъ паровозовъ.

Со станціи отправляется въ годъ около 21 тыс. пассажировъ и 2.500 тыс. пуд. грузовъ, прибываетъ грузовъ около 1.500 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладаетъ хлѣбъ, въ прибытіи — мануфактура, лѣсные матеріалы, нефтяные грузы, земледѣльческія машины и др.

Къ западу отъ Краснаго-Кута, на границѣ Краснокутской волости, расположено 9 менонитскихъ колоній, образующихъ Малышевскую волость. По изслѣдованію Г. И. Колесникова, [1]) менонитскія колоніи представляютъ собою такой замѣчательный культурный уголокъ, который могъ бы служить украшеніемъ любой, болѣе благоустроенной мѣстности; здѣсь же, среди монотоннаго, полудикаго простора, колоніи эти производятъ особенно сильное впечатлѣніе. Небольшое по пространству мѣстечко въ 17 тыс. дес.) представляетъ картину веселой, цвѣтущей и довольной

---

[1]) Г. И. Колесниковъ. Культурное хозяйство въ некультурномъ краѣ. Саратовъ, 1908 г., стр. 24, 25 и слѣд.

жизни. Картина настолько очаровываетъ, представляетъ такой разительный контрастъ съ однообразіемъ степной природы и хозяйства, что трудно свыкнуться съ реальностью получаемыхъ впечатлѣній. Изящные стильные дома, окруженные пышно раскинувшимися фруктовыми садами, цвѣточныя клумбы среди вычищенныхъ и утрамбованныхъ аллей; въ садахъ дѣти-подростки съ мотыками и лопатами въ рукахъ, въ соломенныхъ шляпахъ и оригинальныхъ нѣмецкихъ костюмчикахъ; хлѣбъ, пышной стѣной возвышающійся, начиная отъ улицъ и убѣгая далеко въ степь, и наконецъ—густыя разросшіяся рощи деревьевъ вдали за усадьбами,—такова общая картина менонитскихъ колоній. Менониты поселились здѣсь въ 1854 году. Это послѣдователи религіозной секты, основанной Симономъ Менномомъ, голландцемъ, жившимъ въ 1492—1561 г.г. По своимъ вѣрованіямъ, они не признаютъ возможнымъ участвовать въ военной службѣ, отрицаютъ войну, клятву, месть, не судятся, обязываются помогать другъ другу. Не взирая на суровость условій, среди которыхъ очутились менониты, переселившись въ Новоузенскій уѣздъ, они, благодаря своей солидарности и взаимопомощи, достигли здѣсь такого благополучія, какого нѣтъ ни у русскаго, ни у нѣмецкаго населенія. Примѣръ менонитскихъ колоній указываетъ, что обширныя степи Заволжья—край съ большимъ будущимъ, если населеніе приложитъ столько труда, сколько приложили его менониты, сдѣлавъ степь неузнаваемой.

По сосѣдству съ Краснымъ-Кутомъ расположены: въ 1/2 верстѣ нѣмецкая колонія Лонгенфельдъ (500 душъ; въ 1 1/2 вер.—колонія Розенфельдъ (300 душъ); въ 2-хъ верстахъ—дер. Лавровка (500 душъ) и село Ахматъ (1.000 душъ).

Фриденфельдъ. (50 вер. отъ Урбаха, въ Новоузенск. уѣздѣ). Въ 3-хъ верстахъ отъ станціи — селеніе Фриденфельдъ, съ населеніемъ около 3.000 душъ. Здѣсь устроена земствомъ большая сарпиночная фабрика, на 260 станковъ.

Въ 4-хъ верстахъ селеніе Ней-Бауеръ, съ населеніемъ около 2.500 чел.

При станціи производится ссыпка хлѣба, но въ небольшихъ размѣрахъ и имѣется 2 хлѣбныхъ амбара. Изъ района станціи много хлѣба уходитъ гужемъ на станцію Лепехинская Астраханской линіи и на пристань Ровное.

Питерка. (80 вер. отъ Урбаха, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція въ 7 верстахъ отъ села Питерки, имѣющаго до 8.500 душъ населенія. Село Питерка было основано выходцами изъ Тамбовской губерніи (села Крюкова), которые въ количествѣ 2.000 человѣкъ, явились въ Самарскую степь со своими семьями и, обра-

зовавъ селеніе, назвали его Питеркой въ честь той Питерки, къ волости которой они принадлежали на своей родинѣ [1]).

Въ Питеркѣ двѣ паровыя мельницы, размалывающія одна до 300.000 пуд. и другая до 150.000 пуд. въ годъ и ежегодно бываетъ ярмарка 8 сентября, съ оборотомъ до 30 тыс. руб.

Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи лежитъ село Агафоновка, съ населеніемъ около $2^1/_2$ тыс. челов. Населеніе смѣшанное изъ великоруссовъ и малороссовъ.

Въ 15 верстахъ отъ станціи находится село Моршанка, съ населеніемъ до $2^1/_2$ тыс. челов. Село это имѣетъ порядочное торговое значеніе. Въ немъ бываетъ ежегодно ярмарка съ 15 по 28 января, съ оборотомъ до 40 тыс. руб. Въ селѣ нѣсколько лавокъ и паровая мельница, производительностью до 150.000 пуд. въ годъ.

Малоузенскъ. (100 вер. отъ Урбаха, въ Новоузенск. уѣздѣ). Въ 5-ти верстахъ отъ станціи слобода Малый Узень, съ населеніемъ около 10 тысячъ душъ обоего пола. Населеніе состоитъ изъ великоруссовъ, нѣмцевъ и малороссовъ.

Слобода Малый Узень имѣетъ довольно большое торговое значеніе. Въ ней бываетъ Никольская 10-ти дневная ярмарка, съ оборотомъ до 40 тыс. руб. и въ недѣлю мытаря и фарисея— семидневная, съ оборотомъ до 7 тыс. руб., есть много лавокъ, сельскій банкъ, метеорологическая станція. При слободѣ имѣются три паровыхъ мельницы братьевъ Антипенковыхъ, производительностью 215.000 пуд. въ годъ; братьевъ Фель — 290.000 пуд. въ годъ и Кисельникова — 115.000 въ годъ. Скупка хлѣба производится на слободскомъ базарѣ, но скупленный хлѣбъ подвозится для ссыпки въ амбары, устроенные на желѣзнодорожной землѣ. Такихъ амбаровъ 22, вмѣстимостью до 600 тыс. пудовъ.

Годовой грузооборотъ станціи Малоузенскъ достигаетъ 1 милл. пудовъ, изъ которыхъ приходится на отправленіе около 700 тыс. пудовъ и на прибытіе — около 300 тыс. пудовъ. Пассажировъ отправляется въ годъ около 8 тыс. человѣкъ.

Новоузенскъ. (132 вер. отъ Урбаха). Станція — въ 5 верстахъ отъ города. Новоузенскъ—городъ молодой. Онъ получилъ городское устройство только въ 1836 году. Ранѣе это было село, носившее имя Чертанлы. Основано это село въ концѣ XVIII столѣтія раскольниками, вышедшими изъ-заграницы по манифесту

---

[1]) Кн. Н. В. Шаховской. Земледѣльческій отходъ крестьянъ, Спб. 1903 г., стр. 69.

Екатерины II, разрѣшившей имъ селиться по Иргизу, откуда постепенно они распространились по Заволжью и основали рядъ хуторовъ. До водворенія раскольниковъ, край былъ почти безлюденъ и только одно прибрежье Волги было заселено. Правильная колонизація края началась съ 1747 года, когда правительство вызвало сюда малороссовъ для перевозки соли съ Эльтонскаго озера.

Малороссы, получившіе по 30 дес. земли на душу и свободу отъ всѣхъ повинностей, образовали здѣсь нѣсколько селеній [1]). По указу Екатерины II, изданному въ 1763 году вызваны были иностранные колонисты, образовавшіе 56 колоній въ числѣ 1.486 дворовъ, съ населеніемъ въ 8.187 душъ.

Дальнѣйшее заселеніе края шло медленно и только въ 1840-хъ годахъ начали заселяться южныя части Новоузенскаго уѣзда переселенцами — государственными крестьянами.

Въ 1865 году въ Новоузенскѣ было 6.720 жителей, по переписи 1897 года оказалось 15.386 душъ, а на 1 января 1910 года числится 16.700 душъ. Промышленнаго значенія городъ не имѣетъ, но торговля въ немъ довольно развита. Въ особенности она оживляется во время ярмарокъ съ киргизами: Покровской, Рождественской, Петровской и Сборной на 1-й недѣлѣ Великаго Поста. Оборотъ Покровской ярмарки достигаетъ 900.000 руб., Рождественской—100.000 руб., Петровской 29-го іюня—100.000 руб. и Сборной—75.000 руб. Главными предметами торговли служатъ мануфактурные, галантерейные, бакалейные, желѣзные, кожевенные и щепные товары, шерсть, лошади, рогатый скотъ и верблюды.

Въ гор. Новоузенскѣ имѣются реальное училище и женская гимназія, нѣсколько низшихъ школъ, городской банкъ, отдѣленія русскаго торгово-промышленнаго, русскаго для внѣшней торговли и русско-азіатскаго банковъ; двѣ паровыхъ мельницы: Финаева, съ годовымъ размоломъ до 200.000 пуд. и Червова — до 300.000 пудовъ.

При станціи на желѣзнодорожной землѣ—7 хлѣбныхъ амбаровъ, емкостью до 100.000 пуд., и на городской землѣ 115 приписныхъ хлѣбныхъ амбаровъ, емкостью 1.109.000 пудовъ.

Со станціи отправляется въ годъ болѣе 22 тыс. пассажировъ, а годовой грузооборотъ достигаетъ 3 милл. пуд., изъ которыхъ на отправленіе приходится около 1.700 тыс. пуд. и на прибытіе около 1.300 тыс. пудовъ.

---

[1]) Селенія эти назывались „уметами“, а занимавшіеся солянымъ извозомъ „уметчиками“ (В. Беккеръ. Воспоминанія о Саратовской губ., стр. 49).

Въ 4-хъ верстахъ отъ Новоузенска, два кумысолечебныхъ заведенія. Одно на хуторѣ И. П. Григорьева, а другое—ветеринарнаго врача А. С. Рябинскаго. Заведеніе, принадлежащее Рябинскому, основано было желѣзнодорожнымъ врачемъ Д. П. Соколовымъ и принадлежало ему до самой смерти (1908 г.). Оба заведенія отличаются доступностью по цѣнѣ, спокойною жизнью и вполнѣ благопріятными климатическими условіями. Заведенія расположены близъ рѣки. Есть купанье, катанье на лодкахъ, верховая ѣзда, билліарды, крокетъ, кегли, гигантскіе шаги, рояль, книги, газеты и журналы.

Александровъ-Гай. (173 вер. отъ Урбаха, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція близъ слободы Александрова-Гая, при рѣкѣ Большомъ-Узенѣ. Слобода эта населена выходцами изъ Тамбовской, Рязанской и Пензенской губ. и имѣетъ населенія свыше 8.000 душъ.

За рѣкой Большимъ Узенемъ расположена деревня Новая Александровка, населенная исключительно раскольниками—свыше 7.000 душъ; Александровъ-Гай издавна имѣлъ большое значеніе въ торговыхъ сношеніяхъ съ киргизскою ордою. Въ слободѣ болѣе 50 лавокъ, ссыпка хлѣбовъ очень большая, ежегодно осенью съ 22 по 30 октября бываетъ значительная Казанская ярмарка. Недалеко отъ станціи находятся паровыя вальцовыя мельницы В. А. Красильникова и перваго мукомольнаго товарищества Поздняковыхъ, а при станціи желѣзнодорожное зернохранилище на 50.000 пудовъ и 21 частный хлѣбный складъ на 500.000 пудовъ.

Въ Александровомъ-Гаѣ имѣется отдѣленіе русскаго торгово-промышленнаго банка, кредитное товарищество и общество взаимнаго кредита.

Годовой грузооборотъ станціи Александровъ - Гай превышаетъ $1^1/_2$ милл. пудовъ, изъ которыхъ приходится на отправленіе 320 тыс. пудовъ и на прибытіе 1.218 тыс. пуд. Пассажировъ отправляется въ годъ болѣе 9 тыс. человѣкъ.

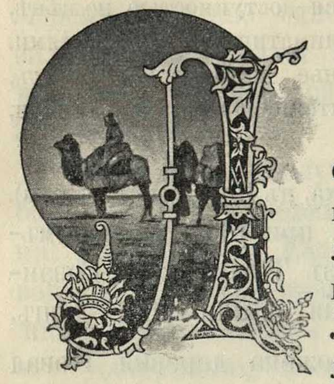
Въ 5 верстахъ отъ станціи находится кумысное заведеніе Ахматовыхъ, расположенное при небольшой рощѣ и рѣкѣ Большомъ-Узенѣ. Климатъ и мѣстоположеніе благопріятны. Есть музыка, катанье на лодкахъ, качели, гигантскіе шаги, крокетъ, лаунъ-тенисъ, кегли и пр., книги, газеты и журналы.

Близъ Александрова-Гая пойманъ былъ Пугачевъ послѣ того, какъ, разбитый войсками полковника Михельсона между Царицыномъ и Чернымъ Яромъ, бросился бѣжать на Яикъ.

Астраханская линія.

Астраханская дорога на всемъ своемъ протяженія проходитъ по мертвымъ страницамъ Золотой Орды.

С. Краснодубровскій.



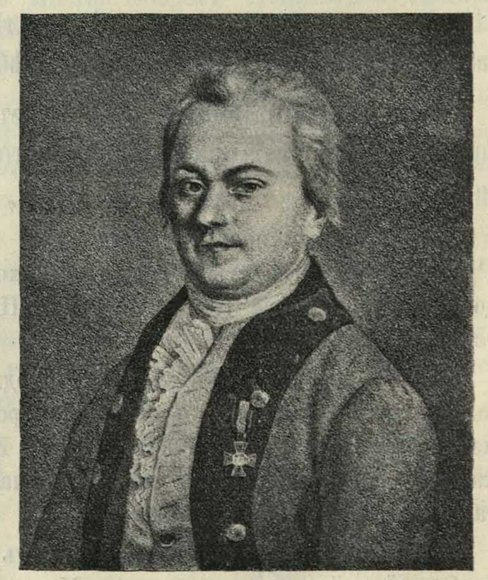
епехинская. (33 вер. отъ Краснаго-Кута, въ Новоузенск. уѣздѣ). Названіе станція получила по имени одного изъ выдающихся изслѣдователей Заволжья—академика И. И. Лепехина. Онъ былъ однимъ изъ первыхъ лицъ, посланныхъ академіею наукъ „для испытанія естественныхъ вещей въ нашемъ обширномъ отечествѣ". Лепехинъ путешествовалъ въ Заволжьѣ въ 1768—1769 гг. Результаты этого путешествія изложены въ сочиненіи: *„Дневныя Записки путешествія Доктора и Академіи Наукъ адъюнкта Ивана Лепехина по разнымъ провинціямъ государства. Спб. 1771 г."*.

Академія Наукъ, издавшая записки Лепехина, свидѣтельствуетъ, что онъ

«ознаменовалъ теченіе житія своего отличною на поприщѣ наукъ пользою, отечеству и ученому свѣту принесенною». Своими путешествіями «пріобрѣлъ онъ неувядаемую славу; записки его путешествій извѣстны всей просвѣщенной Европѣ».

«Ума былъ быстраго; въ сужденіяхъ твердъ; въ изслѣдованіяхъ точенъ; въ наблюденіяхъ вѣренъ».

Учился Лепехинъ въ Страсбургѣ у знаменитыхъ профессоровъ того времени.



Академикъ И. И. Лепехинъ

Съ восточной стороны станціи, въ 7 верстахъ,—большое село Сосновка (Ней Шиллингъ), населен-

ное исключительно нѣмецкими колонистами; въ селѣ нѣмецкая кирка, школа, лавки и проч. Съ сѣверо-западной стороны, въ 10 вер.—с. Дьяковка, съ 7 тыс. населеніемъ, расположенное на равнинѣ, окруженной сыпучими песками. Для укрѣпленія песковъ устроенъ въ селѣ питомникъ растеній песчаной флоры, находящійся подъ руководствомъ лѣсовода. Въ селѣ четыре школы, почтовое отдѣленіе, ветеринарный и агрономическій пункты. Кромѣ еженедѣльныхъ базаровъ, здѣсь бываютъ 3 ярмарки въ году, съ порядочными оборотами.

Гмелинская. (62 вер. отъ Краснаго-Кута, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція названа по имени академика С. Г. Гмелина, работавшаго надъ изслѣдованіемъ здѣшняго края. Гмелинъ—иностранный ученый—натуралистъ. Онъ былъ профессоромъ въ Тюбингенѣ, откуда приглашенъ въ 1767 году С.-Петербургскою академіею и въ слѣдующемъ году отправился въ экспедицію для изученія прикаспійскихъ странъ. Его труды, отличающіеся обширностью и разнообразіемъ, составили весьма цѣнный вкладъ въ нашу ученую литературу и положили одно изъ прочныхъ основаній для обстоятельнаго изученія Заволжскаго края, которому посвящена вторая часть его „*Путешествія по Россіи*“ (*Спб. 1777 г.*).

Въ 3-хъ верстахъ къ юго-востоку отъ станціи—хуторъ Крестовскій, а въ 6 верстахъ къ сѣверо-западу, при р. Отрожинѣ,—большое село Харьковка.

Въ 25 верстахъ на юго-западъ отъ станціи, при р. Еруславѣ, находится замѣчательное по обширности орошенія казенное имѣніе Валуйка. Въ этомъ имѣніи часть снѣговыхъ осадковъ скопляется въ 3-хъ водохранилищахъ, общею площадью въ 950 десятинъ, въ количествѣ 1.450 тыс. куб. саж. воды. Въ имѣніи числится 9.250 дес. земли. Изъ нихъ правильное орошеніе обнимаетъ 3.500 дес. и лиманное—4.500 дес. Протяженіе плотинъ составляетъ 14 вер., оросительныхъ валовъ 26 вер., магистральныхъ каналовъ и ихъ вѣтвей—45 вер., всей сѣти—162 вер. Оросительныя работы въ имѣніи Валуйка являются показательной станціей для частныхъ владѣльцевъ, изъ которыхъ многіе уже завели на своихъ земляхъ орошеніе, хотя и въ небольшихъ размѣрахъ. Среди владѣній Валуйскаго имѣнія лежитъ извѣстная Костычевская сельско-хозяйственная опытная станція.

Палласовка. (96 вер. отъ Краснаго-Кута, въ Новоузенск. уѣздѣ). Станція находится при рѣкѣ Торгунь, на самой границѣ Астраханской губерніи.

При станціи образовался значительный поселокъ, въ которомъ нѣсколько магазиновъ, складъ земледѣльческихъ орудій, четыре паровыя мельницы, дающія ежедневно для отправки по желѣзной дорогѣ отъ 2 до 4-хъ вагоновъ муки и проч.



Академикъ П. С. Палласъ
(съ гравюры 1802 года).

Названа станція по имени знаменитаго путешественника и натуралиста П. С. Палласа, изучавшаго Поволжскій край одновременно съ Гмелинымъ, Лепехинымъ и др. Путешествія Палласа составили эпоху въ изслѣдованіи. По результатамъ, его путешествія являются наиболѣе плодотворными изъ когда-либо предпринятыхъ въ Россіи. Имъ собрана масса свѣдѣній столь полныхъ и разнохарактерныхъ, что ничего подобнаго нельзя привести въ параллель изъ области изслѣдованія Россіи за періодъ времени даже гораздо позднѣйшій.

П. С. Палласъ, имѣя всего 26 лѣтъ отъ роду, уже пользовался европейской извѣстностью и въ такомъ возрастѣ былъ приглашенъ въ 1767 году въ качествѣ адъюнкта С.-Петербургской академіи и поставленъ во главѣ обширной ученой экспедиціи для изслѣдованія Россіи.

Въ своихъ многочисленныхъ работахъ (всѣхъ ихъ болѣе 170), Палласъ является, какъ путешественникъ, зоологъ, ботаникъ, палеонтологъ минералогъ, геологъ, топографъ, географъ, медикъ, энтологъ, археологъ, филологъ, даже сельскій хозяинъ и техникъ. И, несмотря на такое разнообразіе спеціальностей, онъ не былъ поверхностнымъ ученымъ, а былъ настоящимъ энциклопедистомъ. Насколько серьезны и глубоки были его познанія по зоологіи, можно видѣть изъ того, что онъ во многомъ опередилъ ученыхъ того времени на цѣлое столѣтіе. Достаточно провести слѣдующіе примѣры: Палласъ указалъ уже въ 1766 г., что строгое разграниченіе животныхъ и растеній невозможно и выдѣлилъ зоофитовъ изъ типа червей; въ 1772 г. онъ высказался за возможность происхожденія нѣсколькихъ близкихъ между собою видовъ отъ общаго родоначальника, въ 1780 г. Палласъ первый указалъ, что чрезвычайная измѣнчивость

нѣкоторыхъ животныхъ, напр. собаки, обусловливается происхожденіемъ отъ нѣсколькихъ отдѣльныхъ видовъ и проч.

Во время поѣздокъ по юго-восточнымъ степямъ, онъ подмѣтилъ слѣды прежняго высшаго состоянія уровня Каспійскаго моря и довольно точно опредѣлилъ часть древнихъ его береговъ.

Мѣстность, на которой стоитъ станція Палласовка, описана П. С. Палласомъ такъ: «Вся мѣстность около Таргуна лежащая имѣетъ соленое сложеніе. Ручей течетъ по широкой и глубокой ложбинѣ; вода въ немъ гнила, довольно мутна, наполнена поростомъ и травою. Да и вся почва по большей части солена, на многихъ мѣстахъ выступаетъ въ довольномъ количествѣ соль и гдѣ ничего не ростетъ, кромѣ саликорніи, черенковой лебеды и нѣкоторыхъ солянокъ» [1]).

Со времени Палласа почвенныя и климатическія условія видимо измѣнились, такъ какъ теперь эта мѣстность въ общемъ довольно благопріятна для земледѣлія.

Со станціи Палласовка отправляется въ годъ болѣе 6 тыс. пассажировъ, а годовой грузооборотъ станціи превышаетъ 1.135 тыс. пудовъ, изъ которыхъ приходится на отправленіе около 570 тыс. пуд. и на прибытіе 565 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладаютъ — хлѣбъ въ зернѣ мука, отруби, рогатый скотъ, въ прибытіи—нефтяные продукты, лѣсные матеріалы, мануфактура и др.

Въ $^1/_2$ вер. отъ станціи — нѣмецкая колонія Ней-Галка, съ населеніемъ свыше 2.000 душъ.

На выгонѣ близъ Ней-Галки бываютъ три довольно значительныя скотскія ярмарки: 15 августа, 15 октября и въ первое воскресенье послѣ Троицы.

Въ 12 вер. отъ станціи—большое торговое село Савинка, съ населеніемъ около 6.000 человѣкъ. Здѣсь бываютъ двѣ значительныя ярмарки: съ 1—15 іюня и съ 1—15 ноября, на которыхъ главнымъ предметомъ сбыта служитъ скотъ.

Въ Савинкѣ дешевое кумысолеченіе. Приготовляется кумысъ киргизами, а кумысники обыкновенно селятся въ крестьянскихъ избахъ или киргизскихъ кибиткахъ.

Кайсацкая. (128 вер. отъ Краснаго Кута, въ предѣлахъ Букеевской Орды.) Окружающая станцію мѣстность на много верстъ была до постройки желѣзной дороги почти необитаема и въ ней лишь изрѣдка встрѣчались маленькіе хуторки русскихъ и киргизовъ. Теперь количество хуторовъ увеличивается съ каждымъ годомъ

---

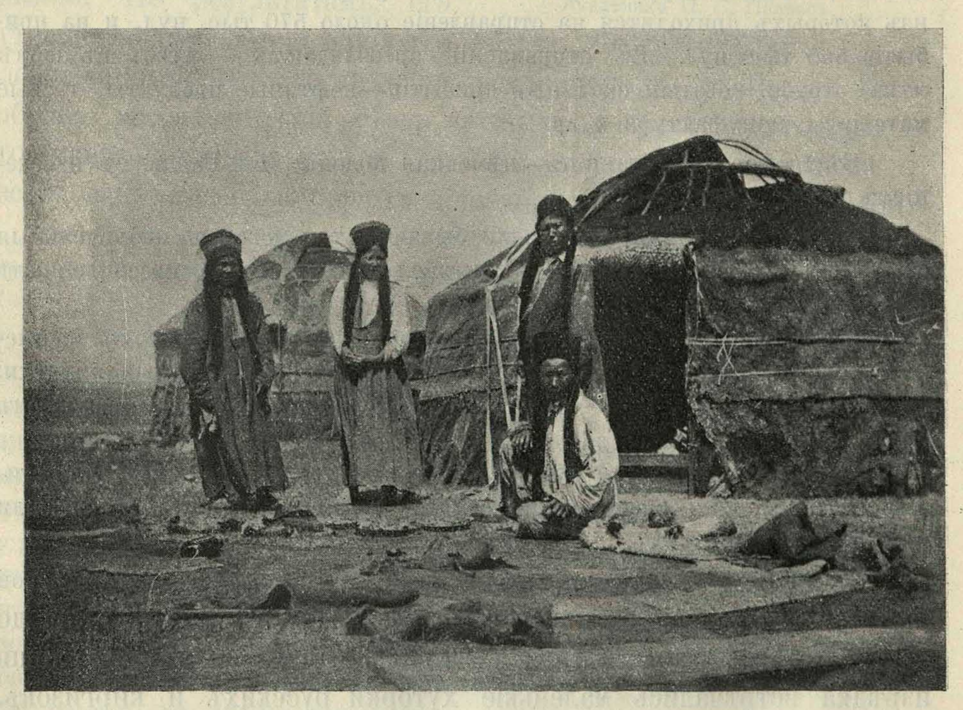
[1]) П. С. Палласъ. Путешествія, ч. 3, ст. 223.

и самые хутора становятся болѣе многолюдными и разрастаются по количеству дворовъ.

При станціи успѣлъ уже образоваться поселокъ, въ 50 дворовъ, съ магазинами и еженедѣльнымъ базаромъ, на которомъ идетъ торговля, главнымъ образомъ, скотомъ, кожами и шкурами.

Окрестная степь, служившая недавно только для пастбищъ, теперь превращается постепенно въ пахатное поле, засѣваемое преимущественно пшеницей и гречихой.

Территорія Киргизской Букеевской Орды представляетъ собою большую открытую степь, длиною около 400 и шириною 200 верстъ. Съ южной и юго-восточной стороны она прилегаетъ къ Каспійскому морю, съ восточной — къ рѣкѣ Уралу, съ сѣверной — къ Самарской и съ запада — къ Астраханской губерніи. Самая средина этой степи покрыта сыпучими песками, называемыми «рынъ — пески». Рѣкъ и рѣчекъ въ степи очень мало. Количество атмосферныхъ осадковъ также невелико и постоянно превышается количествомъ испаряющейся влаги. По этой при-



Киргизы Букеевской Орды.

чинѣ съ каждымъ годомъ уменьшается влага въ степи, сокращаются и «лиманы»; «гдѣ прежде, пишетъ А. Харузинъ, скопившаяся отъ атмо-

сферныхъ осадковъ вода держалась все лѣто, тамъ теперь высыхаетъ она уже въ іюнѣ».

Удобная для пастбища земля, по словамъ того-же изслѣдователя, «такъ бѣдна растительностію, что какъ то не вѣрится, чтобы могъ существовать на такой почвѣ скотъ, кромѣ верблюда. Растительность не образуетъ сплошного ковра, а торчитъ клочками, оставляя между отдѣльными кустиками растеній голую глинистую почву.

При такой бѣдной почвѣ засуха одного лѣта и одной осени и одна морозная зима могутъ погубить отъ безкормицы почти весь скотъ орды и оставить киргизовъ безъ всякихъ средствъ къ существованію.

Бѣдность почвы не даетъ надежды на развитіе здѣсь хлѣбопашества безъ искусственнаго орошенія, для котораго почти ничего еще не сдѣлано.

Преобладающая въ южной части степи песчаная почва постояннымъ выпасываніемъ появляющейся на ней растительности доведена до крайняго разрыхленія. Растенія, сидящія неглубоко въ пескѣ, выбиваются копытами скота, и пески за уничтоженіемъ связующаго ихъ элемента — растеній, двигаются, оголяясь и не давая скоту почти ничего.

Скотоводство, по сравненію съ прежнимъ временемъ, пало и продолжаетъ падать, и киргизы продолжаютъ бѣднѣть.

Изучивъ условія киргизскаго быта, А. Харузинъ пришелъ къ заключенію, «что экономическое положеніе Букеевской Орды далеко не блестяще, и что киргизъ близится къ разоренію и разорится окончательно, если не будутъ приняты мѣры къ закрѣпленію песковъ и орошенію степи» [1]).

Въ прежнее время территорія Орды находилась въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ. Здѣсь были лѣса, даже мѣстами такой густоты, что съ трудомъ могли проходить по дорогѣ вьючные верблюды. Съ образованіемъ Ханской ставки, появилась потребность въ лѣсныхъ матеріалахъ и лѣсъ началъ постепенно вырубаться. Чтобы прекратить лѣсоистребленіе ханъ-Джангеръ въ 1842 году издалъ особыя правила, воспрещающія рубку деревьевъ и вообще порчу лѣса. Хотя правила эти и были подтверждены послѣ смерти хана совѣтомъ въ 1851 г., а въ 1859 г. разрѣшено было даже нанимать полѣсовщиковъ, тѣмъ не менѣе лѣсъ мало-по-малу былъ уничтоженъ. Особенному истребленію лѣсъ подвергся во время суровой зимы 1879—1880 г., когда киргизы, лишившись своего скота, и слѣдовательно средствъ къ жизни, вынуждены были прибѣгать къ разнымъ способамъ добычи денегъ, чтобы не умереть съ голоду. Между прочимъ, они стали рубить лѣсъ на дрова и выжиганіе угля для продажи въ Ханской Ставкѣ и въ окрестныхъ съ Ордою мѣстахъ.

Ѳ. К. Арнольдъ, въ своей книгѣ «Русскій лѣсъ» (т. I, стр. 108),

---

[1]) А. Харузинъ. Киргизы Букеевской Орды, Москва, 1889 г., вып. I, стр. 65, 66, 68, 185 и 20 .

говоритъ: «Пустынныя, почти голыя, степи Нарынь-песковъ въ Букеевской Ордѣ, образовавшіяся вслѣдствіе неразумнаго пользованія лѣсомъ, который произросталъ когда то на этой громадной площади (до 120.000 дес.), до сихъ поръ не потеряли способности производить лѣсъ, и, по увѣренію мѣстнаго начальства и бывшихъ тамъ спеціалистовъ-лѣсоводовъ, стоитъ только огородить извѣстный участокъ съ цѣлью прекратить доступъ скота, какъ пески, обсѣмененные отъ единичныхъ деревьевъ — жалкихъ остатковъ бывшаго лѣса—начинаютъ затягиваться молоднякомъ, который, благодаря присутствію влаги въ неглубокихъ слояхъ почвы начинаетъ въ короткій срокъ бодрѣть и подгонять самъ себя на образованіе настоящаго лѣса».

Послѣ учрежденія въ 1890 году Нарынскаго лѣсничества, принявшаго мѣры къ охранѣ и насажденію лѣса, площадь, занятая лѣсомъ дошла до 15.000 десятинъ и огромное песчаное пространство около 125.000 десятинъ, входящее въ составъ этого лѣсничества, почти сплошь покрылось растительностью [1]).

Территорія, принадлежащая нынѣ Внутренней Букеевской Ордѣ, занята была въ прежнее время кочевьями калмыковъ. Въ 1771 году заволжскіе калмыки бѣжали въ Китай, и земли между Ураломъ и Волгой остались свободными. Въ 1799 году султанъ Букей обратился къ нашему правительству съ просьбою разрѣшить ему перекочевать, съ нѣкоторыми поколѣніями Малой Орды, на свободныя земли между Волгой и Ураломъ. Получивъ на это разрѣшеніе, Букей переселился въ 1801 году съ приверженными ему киргизами и положилъ начало Внутренней Букеевской Ордѣ.

Съ султаномъ Букеемъ перекочевало сюда изъ Азіи 5 тыс. кибитокъ, а въ теченіе двухъ слѣдующихъ лѣтъ къ нимъ присоединилось еще около 2.500 кибитокъ. Въ 1844 г. въ Ордѣ считалось уже до 20 тыс. кибитокъ, въ 1858 г. — 26.759. Въ послѣдующіе затѣмъ годы количество киргизовъ въ Ордѣ постоянно увеличивалось. По переписи 1897 г. все населеніе Букеевской Орды составляло 213.246 человѣкъ.

Хана Киргизской Орды теперь не существуетъ. Съ 1845 года со дня смерти Джангеръ-Хана, сына Букея, всѣми дѣлами Орды заправляетъ такъ называемый Временный Совѣтъ, состоящій изъ русскихъ чиновниковъ.

Джаныбекъ. (161 вер. отъ Краснаго-Кута, въ предѣлахъ Киргизской Букеевской Орды). До проведенія Астраханской линіи районъ станціи представлялъ безлюдную степь. Теперь при станціи поселокъ, въ которомъ болѣе 250 дворовъ, свыше десятка магази-

---

[1]) А. М. Фроловъ. Сооруж. Астрахан. ж. д. въ летучихъ барханныхъ пескахъ, стр 51.

новъ, съ годовымъ оборотомъ до 200.000 руб., двѣ паровыя мельницы, два кожевенныхъ завода, базаръ, церковь и школа. Въ скоромъ времени этому поселку предполагается дать городское устройство.

Если удивляются, что въ Америкѣ выростаютъ города среди бывшихъ пустынь, то должно быть не менѣе удивительнымъ, что здѣсь, въ этомъ краѣ, которому уже дали названіе „края безъ будущаго [1])“, возникъ въ какіе-нибудь четыре года такой крупный населенный и торгово-промышленный пунктъ.

Въ окрестностяхъ станціи много кургановъ, но самый извѣстный изъ нихъ (въ 15 верстахъ къ сѣверу отъ станціи и въ 2 верстахъ отъ полотна дороги), курганъ, носящій имя Джаныбека— могущественнаго хана Золотой Орды. При этомъ ханѣ находилась въ наиболѣе цвѣтущемъ состояніи столица Золотой Орды— Сарай. Въ это время Золотая Орда была сильна внутри и грозна извнѣ, тогда черезъ земли ея лежалъ „индѣйскій путь“ въ Европу, а порядокъ и благоустройство обезпечивали безопасность торговыхъ каравановъ. Тогда Сарай знакомъ былъ Западу и славился на Востокѣ. Торговля въ немъ кипѣла.

Знаменитый африканскій путешественникъ Ибнъ-Батута посѣщалъ Сарай лично въ сороковыхъ годахъ XIV вѣка, и въ описаніи путешествій своихъ оставилъ намъ слѣдующія драгоцѣнныя строки:

«Городъ Сарай (одинъ) изъ красивѣйшихъ городовъ, достигшій чрезвычайной величины, на ровной землѣ, переполненный людьми, съ красивыми базарами и широкими улицами. Однажды мы поѣхали верхомъ съ однимъ изъ старѣйшинъ его, намѣреваясь объѣхать его кругомъ и узнать объемъ его. Жили мы въ одномъ концѣ его и выѣхали оттуда утромъ, а доѣхали до другого конца его только послѣ полудня, совершили (тамъ) молитву полуденную, поѣли и добрались до (нашего) жилища не раньше какъ при закатѣ. Однажды мы прошли его въ ширину; пошли и вернулись черезъ полдня, и (все) это сплошной рядъ домовъ, гдѣ нѣтъ ни пустопорожнихъ мѣстъ, ни садовъ. Въ немъ 13 мечетей для соборной службы; одна изъ нихъ шафійская. Кромѣ того еще чрезвычайно много (другихъ) мечетей. Въ немъ живутъ разные народы, какъ-то монголы — это (настоящіе) жители страны и владыки (ея); нѣкоторые изъ нихъ мусульмане; асы, которые мусульмане; кипчаки; черкессы; русскіе и ви-

[1]) А. К. Маликовъ. „Край безъ будущаго“. Москва, 1902 г.

зантійцы, которые христіане. Каждый народъ живетъ въ своемъ участкѣ отдѣльно; тамъ и базары. Купцы же и чужеземцы изъ обоихъ Ираковъ, изъ Египта, Сиріи и др. мѣстъ живутъ въ (особомъ) участкѣ, гдѣ стѣна ограждаетъ имущество купцовъ. Тамошній дворецъ султана называется Алтунташъ. *Алтунъ* (пишется) черезъ а, л, тунъ и значитъ золото, а ташъ (пишется) черезъ та и ш. и значитъ голова.



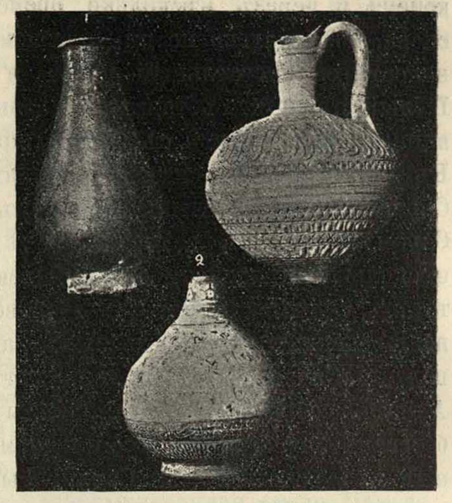
Золотая чаша вѣсомъ 1 ф. 87 зол., найденная при раскопкахъ въ 1843—1849 г.г. на мѣстѣ Сарая столицы Золотой Орды.

Другой мусульманскій писатель Ибнарабшахъ говоритъ, что въ Сараѣ оказывалось покровительство наукѣ и что при содѣйствіи ученыхъ «Сарай сдѣлался средоточіемъ науки и рудникомъ благодатей, и въ короткое время въ немъ набралась (такая) добрая и здоровая доля ученыхъ и знаменитостей, словесниковъ и искуссниковъ, да всякихъ людей заслуженныхъ, какой подобная не набиралась ни въ многолюдныхъ частяхъ Египта, ни въ деревняхъ его. Между построеніемъ Сарая и разрушеніемъ тамошнихъ мѣстъ (прошло) 63 года. Это былъ одинъ изъ величайшихъ городовъ по положенію (своему) и населеннѣйшій по количеству народа [1]).

Благосостояніемъ своимъ Сарай, нѣтъ сомнѣнія, обязанъ былъ не столько выгодамъ географическаго положенія своего, сколько политическому значенію; поэтому цвѣтущій, пока сильна была Орда, онъ долженъ былъ и упадать вмѣстѣ съ ослабленіемъ ея отъ междоусобій внутрен-

[1]) В. Тизенгаузенъ. Сборникъ матеріаловъ, относящихся къ исторіи Золотой Орды, Спб., 1884 г., т. I, стр. 306, 461—463.

нихъ и отъ усиленія сосѣдей извнѣ. Россія мало-по-малу начинала прекращать присылку ко двору, омытыхъ кровавымъ потомъ даней и даровъ своихъ; не изъ чего, да и некогда было безсильнымъ ханамъ, ежегодно смѣнявшимся, украшать столицу свою новыми зданіями или поддерживать даже великолѣпіе предковъ. Не наслаждаясь болѣе прежнимъ спокойствіемъ и безопасностью, плодами безпрекословнаго повиновенія одной прочно утвержденной власти, столицѣ ордынской приходилось, напротивъ, съ года на годъ чаще быть свидѣтельницею и жертвою столкновенія въ стѣнахъ ея честолюбій домашнихъ, а потомъ испытывать и отъ внѣшнихъ враговъ участь умирающаго льва. Русскіе, давно-ли еще съ трепетомъ говорившіе: «близъ царя близъ смерти», эти самые русскіе, къ концу XIV вѣка одушевились до того, что стали даже налагать руку, хотя и украдкою, на самое сердце владѣній этихъ смертоносныхъ царей. Ростовская лѣтопись сказываетъ, что въ 1374 и 1375 годахъ, ушкуйники новгородскіе поидоша въ насѣдахъ (по Волгѣ) къ Сараю, гостей христіанъ грабяще, а Бесерменъ грабяще и убивающе. Вскорѣ затѣмъ владѣнія хановъ испытали при Тохтамышѣ грозу Тамерланова нашествія. Въ 1395 году полчища его, по взятіи Астрахани, «двинулись къ Сараю, зажгли его, обратили въ пепелъ, а жителей, выведя изъ города, погнали передъ собою какъ стадо барановъ»: такъ выражается знаменитый историкъ Тамерлановъ Шерефъ-ед-Динъ, и нѣтъ сомнѣнія, что слова эти не были гиперболою въ устахъ его, что месть грознаго завоевателя, разразившаяся надъ Сараемъ, не измѣнила въ этомъ случаѣ обычному ей характеру разрушительности. Жизненность существованія орды однако не была окончательно истощена этимъ пронесшимся надъ нею кровавымъ и огненнымъ ураганомъ; такъ и столица ея была разграблена, испепелена пожаромъ, лишилась огромнаго количества жителей, но не истреблена въ

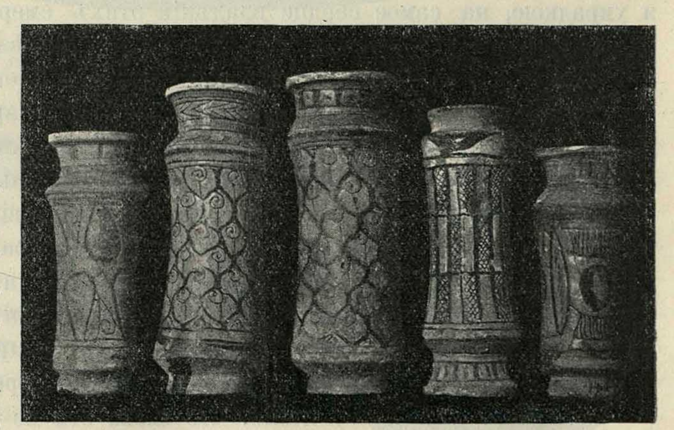


Кувшины, найденные при раскопкахъ въ 1843—1849 г.г. на мѣстѣ Сарая, столицы Золотой Орды:
1 и 2 поливные и расписные,
3 простой, красной глины.

Поливной расписной кувшинъ, найденный при раскопкахъ въ 1843—1849 г.г. на мѣстѣ Сарая, столицы Золотой Орды.

конецъ и черезъ нѣсколько времени должно быть оправилась и ожила снова, хотя далеко не въ прежнемъ видѣ. Не Тамерлану суждено было нанести ей смертельный ударъ, и не тогда пробилъ послѣднiй ея часъ. Цѣлый вѣкъ еще оставалось Сараю влачить свое жалкое существованiе, и пасть ему, вмѣстѣ съ Ордою, предопредѣлено было отъ меча русскихъ. Въ 1472 году, по сказанiю нашихъ лѣтописей, приплыли Вятчане къ Сараю Волгою, и слыша, что ханъ кочуетъ въ 50 верстахъ оттуда, взяли Сарай врасплохъ, захватили всѣ товары, поплѣнили, между прочимъ, нѣсколько княгинь, и съ добычею своею, несмотря на сопротивленiя татаръ, ушли назадъ по-здорову. Этотъ удалой набѣгъ смѣлыхъ новгородскихъ выходцевъ былъ какъ бы предвѣстникомъ окончательнаго паденiя Сарая. Черезъ восемь лѣтъ послѣ того, въ 1480 году, пока ханъ Ахматъ, собравъ послѣднiя силы Орды, стоялъ съ огромною ратью на берегахъ Угры, грозя Россiи новымъ страшнымъ опустошенiемъ, оставленный имъ безъ защиты Сарай, былъ взятъ и разграбленъ посланнымъ отъ Iоанна III воеводою Ноздроватымъ и цесаревичемъ крымскимъ Нуръ-Девлетомъ. Это положило конецъ политическому и торговому значенiю Сарая, хотя, можетъ быть, и послѣ этого еще оставались здѣсь какiе-либо остатки прежняго населенiя.

Одновременно съ паденiемъ и опустошенiемъ Сарая, нѣсколько ранѣе или нѣсколько позже того, пришли въ упадокъ и опустѣли также многiе другiе города Золото-Ордынскаго Ханства. Все побережье Волги и Ахтубы, отъ Астрахани до Саратова, покрылось развалинами. Три или четыре вѣка, пролетѣвшiе съ тѣхъ поръ, придавили къ землѣ высокiе дворцы, мечети и караван-сараи, обратили дома въ кучи мусора, и все пространство былого житья заростили травою и бурьяномъ. Что могло еще противустать напору времени и сохраниться болѣе или менѣе до нашихъ поръ, то уничтожалось постоянно потребностью домостроительства и корыстолюбивою кладоискательностью позднѣйшихъ обитателей края. Изъ развалинъ татарскихъ воздвигались стѣны, церкви, казармы, частные



Сосуды изъ раскопокъ Сарая, столицы Золотой Орды, того же типа и формы, какъ итальянскiя альборелло, т. е. аптечныя банки.

дома, въ возникшихъ на нихъ или близъ нихъ новыхъ городахъ русскихъ. Теперь изгладились, вѣроятно, и самые слѣды нѣкоторыхъ городищъ [1]). Вопросъ о томъ, гдѣ именно находился Сарай, занималъ многихъ изслѣдователей.

Карамзинъ въ своей «Исторiи» указываетъ, что Сарай былъ тамъ, гдѣ нынѣ Селитряный городокъ, ссылаясь въ своихъ примѣчанiяхъ на книгу Большого Чертежа (стр. 223), на Путешествiе Палласа и на Никоновскую лѣтопись (т. VII, стр. 210), (См. Истор. Гос. Росс. т. IV, гл. II-я примѣч. 44).

Изслѣдователи, которые занимались этимъ вопросомъ послѣ Карамзина, по большей части склонялись на его сторону. Рыбушкинъ (жур. М. В. Д. 1837 г., т. XXIII, стр. 132) находитъ Сарай также въ развалинахъ Селитрянаго городка. Леопольдовъ въ «Историко-статистическомъ описанiи Заволжскаго края», изд. въ 1839 г. въ «Матерiалахъ для Статистики Россiйской Имперiи» за этотъ годъ,—полагаетъ, что были два Сарая: старый, основанный задолго до Батыя, находился около Царева, а новый, построенный Батыемъ—на мѣстѣ Селитрянаго городка. Ф. Мюллеръ («Der Ugrische Volksstamm», Berl. 1837 г.) говоритъ тоже, что обѣ мѣстности носили названiе Сарая, служа попеременно, быть можетъ, пребыванiемъ двора, такъ какъ это явленiе обыденное на Востокѣ. Это мнѣнiе подтверждаетъ Г. С. Саблуковъ. («Очерки внутренняго состоянiя Кипчакскаго Царства»). Д. Ѳ. Кобеко («къ вопросу о мѣстоположенiи Сарая» запис. В. О. И. Р. Арх. О-ва, т. IV, стр. 267—277) доказываетъ, что у с. Селитрянаго находился Акъ-Сарай—первоначальная столица Орды до хана Джаныбека, а у нынѣшняго Царева былъ новый Сарай, ставшiй столицей при Джаныбекѣ.

Что дѣйствительно около половины XV столѣтiя были извѣстны два Сарая на Ахтубѣ, въ значительномъ разстоянiи одинъ отъ другаго, видно изъ карты Венецiанца Фра Мавро. Городъ, отмѣченный въ ней около устья этого рукава Волги, названъ просто Сарай; другой же, около мѣста, гдѣ тотъ же рукавъ отдѣляется отъ главной рѣки, для различенiя отъ перваго города, означается уже не туземнымъ его названiемъ» Новаго Сарая», но русскимъ его прозвищемъ «Большаго» или «Великаго», «Saray Grando» [2]).

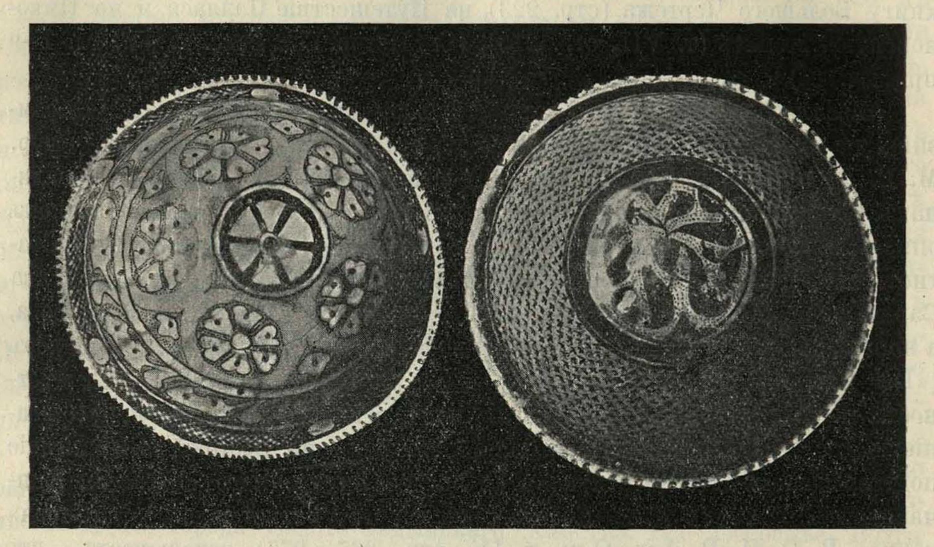
Изслѣдованiя же Iакова, епископа Саратовскаго («о мѣстности Сарая»), орiенталистовъ В. В. Григорьева («о мѣстности Сарая, столицы Золотой Орды») и Френа (Монеты Хановъ Улуса Джучiева»)—приходятъ къ совершенно иному выводу. Всѣ эти три послѣднiя изслѣдованiя дока-

---

[1]) В. В. Григорьевъ. Россiя и Азiя. Спб., 1876, стр. 275—285.

[2]) Ф. К. Брунъ. О резиденцiи Хановъ Золотой-Орды. (Труды 3 археологич. съѣзда, т. I, стр. 336).

зываютъ, что развалины Сарая находились около г. Царева. [1]) Въ согласіи съ этимъ мнѣніемъ находится слѣдующее показаніе книги «Большой Чертежъ»: «А на луговой странѣ (Волги), ниже Царицына града, изъ Волги потекла рѣка Ахтуба. А по Ахтубѣ, на 90 верстъ отъ Царицына, Золотая-Орда, мечети татарскія каменныя. А ниже Золотыя Орды 50 верстъ на Волгѣ Кривая Лука. А противъ Золотыя-Орды, отъ Ахтубы



Разноцвѣтныя поливныя чашки, найденныя при раскопкахъ въ 1843—1849 г.г. на мѣстѣ Сарая, столицы Золотой Орды.

100 верстъ, пески Нарымскіе; вдоль песковъ 300 верстъ. А межъ тѣхъ песковъ растетъ трава, и кладязи многіе» [2]).

Развалины въ окрестностяхъ г. Царева поражаютъ обширностью. Ими покрыто пространство вокругъ города на разстояніи 20 верстъ. Между этими развалинами тянутся каналы искусственнаго происхожденія, и искусственныя озера, и водоемы различной величины. Изъ озера, называемаго нынѣ Сахарнымъ, выведены были водопроводныя трубы, сохранившіяся до сихъ поръ. Въ развалинахъ находили позолоченныя мраморныя колонны, баллюстрады, карнизы, косяки съ разными изображеніями, полумраморныя (гранитъ съ мраморомъ) плиты, служившія для настилки половъ. При раскопкахъ, произведенныхъ здѣсь А. Терещенко въ 1843-49 г. г., найдена масса золотыхъ, серебряныхъ и мѣдныхъ монетъ: татарскихъ, турецкихъ и индійскихъ съ 1310 г., сосудъ изъ чистаго зо-

[1]) Н. А. Лопатинъ. О современномъ положеніи мѣстности, гдѣ находился Сарай, столица Золотой Орды (Труды 4 археологич. съѣзда, т. I, стр. 184—185).

[2]) Книга, глаголемая Большой Чертежъ, изд. Г. И. Спасскимъ. Москва, 1846 г. стр. 153.

лота въ 1 ф. 87 зол., серебряное блюдо, кольца, серьги, кувшины и т. п., мѣдные кресты, мраморныя доски съ изображеніемъ креста и много другихъ предметовъ.

Эльтонъ. (192 вер. отъ Краснаго-Кута, въ Царевскомъ уѣздѣ). Станція при соляномъ озерѣ того-же имени. Эльтонское озеро зовется у татаръ и калмыковъ „Алтанъ-Норъ, т. е. золотое дно“ [1]) отъ пурпурово-краснаго цвѣта его воды (рапы), отливающаго въ золотой, что, по наблюденіямъ проф. Г. П. Федченко, случается временно, обыкновенно послѣ полудня, когда солнце склоняется къ западу [2]). Форма озера овальная, окружность его 52 версты 170 с., а квадратная площадь 200 верстъ. Оно лежитъ какъ-бы въ котловинѣ, среди ровной степной мѣстности, кой-гдѣ покрытой травой; берега его низки и топки. Между берегомъ озера и пластомъ соли залегаетъ вдоль берега, широкой полосой 50—200 саж., глубокій пластъ соленой грязи, отличающейся, какъ будетъ указано, высокими цѣлебными свойствами. Въ озеро впадаютъ нѣсколько прѣсныхъ ключей и 8 рѣчекъ съ горько-соленой водой, изъ которыхъ самая большая Харазаха, до 40 вер. длины (съ сѣверо-запада), и маленькія: двѣ Сморогды (вѣрнѣе Смарады), Солянка, Уланъ-Заха, Чернавка и другія. Рѣчки эти несутъ въ озеро воду въ теченіе всего года, но больше всего весною, когда въ озерѣ слой воды (рапы) достигаетъ до $1^1/_2$ аршина. Въ теченіе лѣта, при сильномъ испареніи воды, происходитъ садка соли и къ осени обыкновенно остается слой рапы приблизительно въ 2 вершка. Толщина годичной садки соли (новосадки) колеблется обыкновенно въ предѣлахъ отъ $^1/_2$ до 3 вершковъ. Годичныя напластованія раздѣляются между собою прослойками грязи въ $^1/_4$ вершка толщиною. Кромѣ поваренной соли, рапа заключаетъ въ себѣ другія горькія соли, вслѣдствіе чего новосадка имѣетъ розоватый оттѣнокъ и горьковатый вкусъ. При лежаніи на воздухѣ послѣднее свойство соль вскорѣ утрачиваетъ. Твердость отдѣльныхъ пластовъ соли неодинакова. По

---

[1]) По мнѣнію П. С. Палласа, Алтанъ-Норъ означаетъ Золотое озеро. „Сіе солью изобилующее озеро, которое калмыки собственно Алтанъ-Норъ „Златое озеро“, ради краснаго его цвѣта, когда на оное солнце ударяетъ, назвали; изъ чего произошло испорченное имя Елтонъ“. (Путешествія, ч. 3, стр. 259).

[2]) Г. П. Федченко. „О самосадочной соли“. Москва, 1870 г., стр. 85.

мѣрѣ углубленія она увеличивается. Новосадка имѣетъ твердость асфальта, на глубинѣ же 0,50 саж. пласты соли пріобрѣтаютъ твердость камня.

Начало разработки соли на Алтанъ-Норѣ относится ко времени принятія кочевыми калмыками русскаго подданства въ 1665 году; съ этого времени, съ установленіемъ мѣновой торговли между русскими и калмыками, послѣдніе позволяли русскимъ брать соль изъ озера. Съ теченіемъ времени разработка усиливалась и въ 1741 году, по приглашенію Астраханскаго губернатора Татищева, находившійся въ Астрахани англійскій морской капитанъ Эльтонъ впервые изслѣдовалъ озеро; съ той поры оно и получило названіе Эльтонскаго [1]). Эльтонское озеро представляется самымъ большимъ и богатымъ изъ всѣхъ извѣстныхъ въ мірѣ соляныхъ озеръ [2]). Толщина пласта соли доселѣ точно не опредѣлена; изслѣдованіями, произведенными при постройкѣ Астраханской желѣзной дороги, установлено, что глубина залеганія соли становится все больше по мѣрѣ удаленія отъ берега къ рединѣ озера, гдѣ она, во всякомъ случаѣ, достигаетъ нѣсколькихъ десятковъ саженъ. При 200 верстной площади озера запасъ соли въ немъ опредѣляется въ нѣсколько десятковъ милліардовъ пудовъ.

Составъ эльтонской соли, по опредѣленію профессора Федченко, слѣдующій:

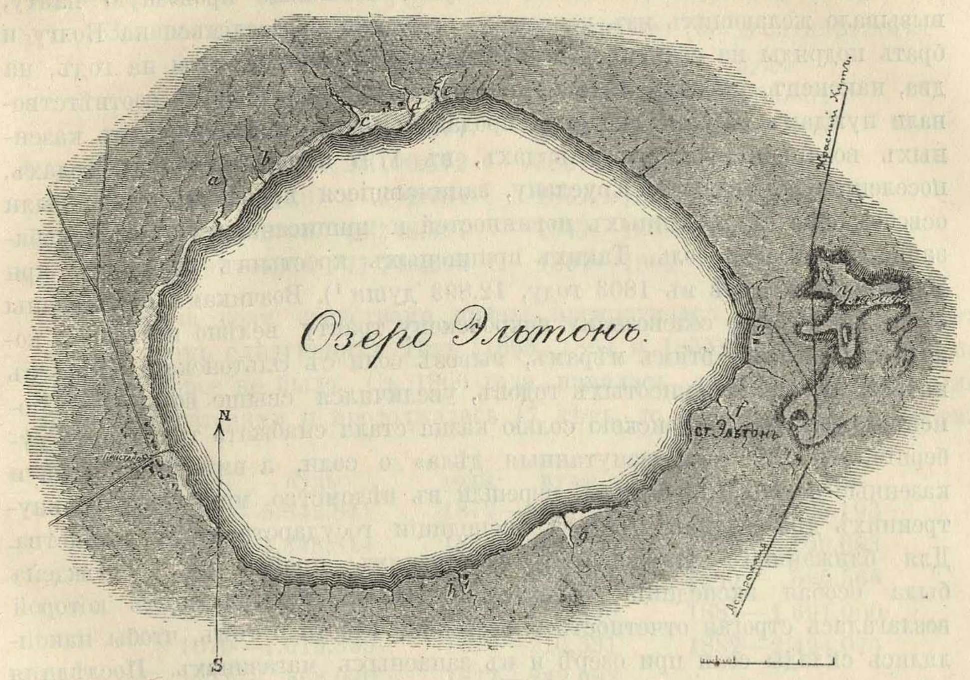
хлористаго натрія	95,507%
» магнія	0,460%
сѣрнокислой магнезіи	1,137%
» извести	1,428%
воды	0,969%

[1]) А. И. Шахматовъ. Историческіе очерки города Саратова и его округа, стр. 191. Капитанъ Эльтонъ первоначально состоялъ на русской службѣ и участвовалъ въ сооруженіи укрѣпленій по Самарѣ и Яику. Впервые онъ встрѣтился съ Татищевымъ при измѣреніи верховьевъ Яика. Впослѣдствіи, Эльтонъ былъ представителемъ англійской компаніи по торговлѣ съ Персіей и причинилъ не мало хлопотъ Татищеву и другимъ русскимъ властямъ тѣмъ, что якобы поступилъ на службу къ Персидскому Шаху и собирался построить для него корабли на Каспійскомъ морѣ. (Н. Поповъ. „Татищевъ и его время". Москва, 1861 г., стр. 190—384).

[2]) П. С. Палласъ, описавшій Елтонъ въ 3 ч. своего „путешествія" (стр. 259—267), говоритъ: „трудно изслѣдовать начало соляного сокровища въ озерѣ, которое, безъ сомнѣнія, неисчерпаемымъ назваться можетъ" (стр. 261).

Съ 1747 года началась добыча на Эльтонѣ соли казною и продолжалась въ теченіи 115 лѣтъ до 1862 г.

При началѣ разработки соли на Эльтонскомъ озерѣ, казна встрѣтилась съ большими затрудненіями въ добычѣ и особенно провозѣ соли. Для устраненія этихъ затрудненій, въ половинѣ семнадцатаго столѣтія, на Волгу были вызваны желающіе, преимущественно изъ Малороссіи, которые, поселившись въ привольныхъ мѣстахъ около Камышина и Саратова, завели большое скотоводство и стали заниматься пе-



Изъ книги Г. П. Федченко, „О самосадочной соли и соляныхъ озерахъ Каспійскаго и Азовскаго бассейновъ“.

ревозкою соли въ Камышинъ и Саратовъ по добровольной цѣнѣ. Такихъ малороссійскихъ деревень, не считая хуторовъ по Волгѣ и Еруслану, въ концѣ XVIII столѣтія было семь [1]); но вскорѣ средства этихъ добровольныхъ возчиковъ оказались недостаточными; требованія на соль увеличивались, средства же добычи и перевозки находились въ самомъ неутѣшительномъ положеніи. Запасовъ соли при озерѣ не было, возчики должны были жить на Эльтонской пристани и дожидаться выволочки соли, между тѣмъ, скотъ голодалъ, такъ какъ при озерѣ не было ни кормовъ, ни водопоевъ. Возчики бѣдствовали не только при озерѣ, но и

[1]) Эти первыя поселенія были слободы: Узморская, Покровская, Николаевская, Котовка, Самойловка, Порубежки, Пестровка.

во время пути. Солевозный трактъ былъ далеко небезопасенъ: киргизы нерѣдко дѣлали набѣги и отнимали воловъ. По дорогамъ колодцевъ было очень мало и фурщики должны были на каждыя три фуры брать четвертую съ бочкой воды. Правда, съ возчиковъ и даже ломщиковъ чинили особый сборъ на мосты и колодцы, но ни того, ни другого не строилось. При такомъ жалкомъ положеніи перевозочныхъ средствъ, казенное управленіе пробовало разныя мѣры, чтобы удовлетворить требованіямъ на соль, добычу и перевозку отдавало на откупъ, повышало провозную плату, вызывало желающихъ изъ верховыхъ губерній переселяться на Волгу и брать подряды на соль, предоставляло переселенцамъ льготы на годъ, на два, наконецъ, на пять лѣтъ. Но всѣ эти мѣры далеко не соотвѣтствовали нуждамъ казенной соляной продажи. Рѣшено было учредить казенныхъ возчиковъ; въ этихъ видахъ, въ 1797 и послѣдующихъ годахъ, поселенцы по Волгѣ и Еруслану, занимавшіеся провозомъ соли, были освобождены отъ казенныхъ повинностей и приписаны къ озеру, съ обязанностью возить соль. Такихъ приписныхъ крестьянъ значилось при Эльтонскомъ озерѣ въ 1803 году, 12.893 души [1]). Возчикамъ отмежеваны были земли, а по солевозному покровскому тракту велѣно поставить колодцы. Благодаря этимъ мѣрамъ, вывозъ соли съ Эльтонскаго озера, въ началѣ тысяча восьмисотыхъ годовъ, увеличился свыше восьми милліоновъ пудовъ [2]). Эльтонскою солью казна стала снабжать тринадцать губерній. Въ 1802 году «запутанныя дѣла» о соли, а вмѣстѣ съ ними и казенные соляные промыслы, перешли въ вѣдомство министерства внутреннихъ дѣлъ, именно третьей экспедиціи государственнаго хозяйства. Для ближайшаго завѣдыванія эльтонскимъ промысломъ учреждена была особая экспедиція Эльтонскаго озера, на обязанность которой возлагалась строгая отчетность и особенная забота о томъ, чтобы накоплялись склады соли при озерѣ и въ запасныхъ магазинахъ. Послѣдняя мѣра вызвала усиленныя добычи эльтонской соли, доходившія въ 1806—1813 годахъ до десяти и даже одиннадцати милліоновъ пудовъ. Въ эту

---

[1]) Кромѣ упомянутыхъ уже семи слободъ, приписаны къ Эльтонскому озеру слободы Рахинка и Владиміровка. Изъ 12.000 душъ народонаселенія въ 1804 году обязаны были возить соль 3.864 человѣка: они имѣли 16.070 паръ воловъ и 314 лошадей; кромѣ возчиковъ, наряжалось извѣстное число погонщиковъ, пастуховъ и разнаго рода служителей при озерѣ и магазинахъ, такъ что для хлѣбопашества и сѣнокоса оставлено было во всѣхъ 9 слободахъ 1.533 работника, не считая стариковъ, больныхъ и женщинъ.

[2]) Соль возили двумя трактами: на Камышинъ и Саратовъ. Первый трактъ отъ Эльтонской пристани до Николаевской слободы существовалъ до прекращенія добычи соли на Эльтонѣ, т. е. до 1882 г. Дорога на Саратовъ, или такъ называемый покровскій солевозный трактъ, закрыта была въ 1850 году. Казенные возчики въ благопріятное лѣто должны были перевозить до двухъ милліоновъ пудовъ въ Саратовъ и до шести милліоновъ пудовъ въ Камышинъ.

пору перевозкою эльтонской соли отъ озера до пристани на Волгѣ занято было до 17.000 фуръ; соль шла не только во внутреннія губерніи, но возилась казною въ Финляндію и Курляндію [1]). Это была пора крайней степени развитія эльтонскаго промысла: ни ранѣе, ни позже не было ничего подобнаго. Казна несла громадные убытки; нижегородскіе и камышинскіе магазины были доведены «до состоянія обильнаго», словомъ употреблены были всѣ мѣры во имя обезпеченія народа солью; главнымъ же источникомъ этого обезпеченія избрано было Эльтонское озеро [2]).

За время казенной разработки всего добыто (по десятилѣтіямъ):

годы	пуды	годы	пуды.
1747—1756	21.005.977	1807—1816	86.953.661
1757—1766	44.479.574	1817—1826	19.561.408
1767—1776	23.106.372	1827—1836	18.551.670
1777—1786	47.892.764	1837—1846	40.085.959
1787—1796	45.348.521	1847—1856	75.551.700
1797—1806	71.748.295	1857—1862	18.046.196

Добыча соли средствами казны прекратилась въ 1862 году и въ теченіе трехъ слѣдующихъ лѣтъ (1863, 1864 и 1865) разработки соли на Эльтонѣ вовсе не было. Съ 1866 года началась добыча соли частными предпринимателями и продолжалась 17 лѣтъ, до 1882 года. За это время добыто:

годы пуды	годы пуды	годы пуды.
1866—5.842.811	1872—552.703	1878— 385.193
1867—7.348.814	1873—850.190	1879— 109.683
1868—3.262.748	1874—926.034	1880— 595.566
1769—1.905.910	1875—186.098	1881—1.691.000
1870—1.015.395	1876—210.331	1882—2.424.074
1871— 368.070	1877—242.683.	

Размѣры добычи соли на Эльтонѣ, какъ видно изъ этихъ цифръ, подвергались весьма рѣзкимъ колебаніямъ. Колебанія же находились въ зависимости отъ тѣхъ мѣръ, которыя принимались правительствомъ для увеличенія сбыта эльтонской соли. Съ переходомъ промысла въ частныя руки, замѣчается постепенный его упадокъ. Непродолжительный подъемъ эльтонской солепромышленности въ 1881 и 1882 годахъ былъ послѣднею вспышкою, окончившеюся совершеннымъ закрытіемъ промысла и значительнымъ ущербомъ для предпринимателей. Въ 1883 году ни одинъ изъ

[1]) Причисленіе крестьянъ къ Эльтонскому озеру продолжалось постепенно, по мѣрѣ надобности; крестьяне частью приписывались уже поселенные, частью были переселяемы изъ другихъ губерній, частью покупались у помѣщиковъ. Къ 1816 г. число слободъ, приписанныхъ къ Эльтонскому озеру, дошло до семнадцати, съ народонаселеніемъ въ 26.685 душъ.

[2]) Г. П. Федченко, „О самосадочной соли“, Москва, 1870 г., стр. 10—11.

участковъ, на которыхъ до того времени производилась добыча соли, уже не былъ заарендованъ.

Выломка соли на озерѣ производилась простымъ способомъ, при помощи ломовъ, пешней и лопатъ, а доставка ея къ берегу на особыхъ лодкахъ-дощаникахъ, поднимавшихъ 50—100 пудовъ. Главнымъ тормазомъ для развитія солепромышленности служила дороговизна доставки соли на волжскія пристани, достигавшая нерѣдко 9 коп. съ пуда. Эта дороговизна была причиною, что эльтонская соль обходилась на рынкахъ сбыта дороже соли другихъ источниковъ, пользовавшихся лучшимъ мѣстоположеніемъ и путями, и не могла выдержать конкуренціи. При такихъ условіяхъ эльтонскій промыселъ не могъ существовать и долженъ былъ закрыться.

Только послѣ постройки Астраханской желѣзной дороги эльтонскій промыселъ возобновился. При новыхъ условіяхъ перевозки и торговли солью будущность его предсказать трудно, но для того, чтобы эта будущность была наилучшей со стороны желѣзной дороги, принимаются посильныя мѣры. Въ цѣляхъ сокращенія расходовъ по доставкѣ добываемой соли на берегъ, устроена на самомъ озерѣ особая земляная площадка для складыванія соли и на эту площадку проведенъ рельсовый путь; грузка соли въ вагоны будетъ происходить на озерѣ; здѣсь же устроена и солемолка, производительностью до 1 вагона въ часъ.

Залегающія вдоль береговъ Эльтона соленыя минеральныя грязи съ давнихъ временъ служили мѣстному населенію средствомъ леченія, но высокія цѣлебныя свойства этихъ грязей выяснились только послѣ открытія желѣзной дороги и при посредствѣ устроенной ею же для своихъ служащихъ грязелечебницы. Если бы не было дороги и ея грязелечебницы, то благодѣтельный даръ природы, способный исцѣлять массы страждущихъ, еще долго пропадалъ-бы даромъ; доступъ къ этому дару открытъ желѣзной дорогой и ей принадлежитъ высокая и гуманная заслуга, что этотъ даръ обращенъ на служеніе людямъ и спасаетъ многихъ изъ нихъ отъ тяжкихъ страданій.

По изслѣдованію профессоровъ Саратовскаго Университета, эльтонская грязь обладаетъ громадной радіоактивностью. Въ составѣ этой грязи заключаются, по наблюденіямъ врача П. А. Можайкина, примѣси іода, солей желѣза, сѣроводорода, углеводорода, углекислоты и аминныхъ основаній. Эльтонская грязь гуще

одесской и потому удобнѣе для экспорта, годна для приготовленія грязевыхъ ваннъ и припарокъ немедленно безъ предварительной ея обработки, какъ это необходимо съ франценсбадской, липецкой и другими. Эльтонская грязь, сохраняетъ свои внѣшнія свойства и цѣлебность болѣе года. Эффектное и чрезвычайно быстрое излеченіе больныхъ привело врача П. А. Можайкина къ убѣжденію, что эльтонскія грязи, повидимому, самыя дѣйствительныя изъ всѣхъ другихъ. Климатическія условія, по наблюденіямъ того же врача, здѣсь очень благопріятны для леченія. Воздухъ надъ озеромъ замѣчательно чистый, дышется необыкновенно легко и чувствуется особая бодрость и приливъ силъ. Выпаденія утреннихъ и вечернихъ росъ здѣсь не бываетъ, что важно для больныхъ, склонныхъ къ простудѣ.

Эльтонскія грязи назначаются при хроническихъ формахъ сочленоваго и мышечнаго ревматизма, при страданіяхъ суставовъ разнаго рода, подагрѣ, невралгіяхъ и проч.

Желѣзнодорожная грязелечебница, положившая начало лечебному дѣлу на Эльтонѣ, назначена только для желѣзнодорожныхъ служащихъ; устроена она на самомъ озерѣ, на насыпи, въ 3 верстахъ отъ станціи; больные живутъ на станціи въ особыхъ зданіяхъ и доставляются два раза въ день въ лечебницу поѣздами.

Для постороннихъ лицъ имѣется при станціи Эльтонъ частная грязелечебница и кумысное заведеніе провизора Харченко. Въ красивомъ 2-хъ этажномъ зданіи, типа курзаловъ, съ 40 номерами, помѣщаются кабины съ ваннами для леченія грязью и рапой; здѣсь больные могутъ пользоваться полнымъ пансіономъ, но по желанію могутъ довольствоваться и въ имѣющейся отдѣльной столовой. При грязелечебницѣ – аптека, аптекарскій магазинъ и даже—автомобиль.

Недавняя глушь безлюдной степи, въ которой трудно было встрѣтить живое существо, уже стала курортомъ. Таковъ переворотъ, совершенный желѣзной дорогой въ бывшей полупустынѣ!

Недалеко отъ станціи находится довольно значительная Улаганская возвышенность, на склонѣ которой устроенъ искусственный прудъ для сбора снѣговой воды, поступающей оттуда самотекомъ, но такъ какъ этой воды недостаточно для обезпеченія потребностей станціи, то въ такъ называемой «Кривой Балкѣ» рѣки Смарады устроено 11 бруклинскихъ

колодцевъ, дающихъ прѣсную воду; колодцы эти расположены въ 2 ряда и соединены между собой общей трубой, по которой вода поступаетъ въ насосъ водокачки и оттуда въ бакъ водопріемнаго зданія.

На станціи—депо, съ паровознымъ зданіемъ на 3 стойла.

Сайхинъ. (226 вер. отъ Краснаго-Кута, въ предѣлахъ Киргизской Букеевской Орды). При станціи образовался небольшой поселокъ, населенный преимущественно киргизами, занимающимися скотоводствомъ. Весною и лѣтомъ сюда пріѣзжаютъ больные для леченія кумысомъ, который славится хорошимъ качествомъ.

Станція снабжается водой изъ пяти колодцевъ, въ $1^1/_2$ вер.; вода поступаетъ самотекомъ въ сборный колодезь, изъ котораго перекачивается въ водоемное зданіе. Составъ воды мѣняется въ зависимости отъ времени года; осенью и зимой вода горько-соленая; весной и лѣтомъ вполнѣ пригодна для техническихъ цѣлей и питья.

Въ 4-хъ верстахъ отъ станціи большіе лиманы: Сайхинъ, Долбунъ и Семкинъ, а въ 6-ти верстахъ—горько-соленое озеро Боткуль, называемое также «соленыя грязи Боткалы-соръ», площадью 57,9 кв. верстъ. Озеро это не имѣетъ промышленнаго значенія, не образуетъ правильной садки соли и вообще считается безполезнымъ и ни на что непригоднымъ. Несмотря на сухой и жаркій климатъ, озеро это никогда не пересыхаетъ. Вода въ немъ имѣетъ горькій, щиплющій вкусъ съ сильнымъ запахомъ сѣроводорода.

По анализу проф. Г. П. Федченко [1]), главныя составныя части воды озера Боткуль выражаются въ слѣдующихъ процентныхъ отношеніяхъ:

хлористаго натрія		9,4130%
» магнія		1,6530%
сѣрнокислой извести		0,4917%
» магнія		0,8216%

Лиманы и соляныя грязи, бывшія ни на что непригодными до постройки желѣзной дороги, теперь могутъ служить для лечебныхъ цѣлей при возможномъ возникновеніи здѣсь курортовъ.

Станція Сайхинъ служитъ пунктомъ, чрезъ который происходятъ всѣ сношенія съ Ханскою ставкою — центромъ управленія Киргизскою Ордою. Ханская ставка расположена у сѣверо-восточной оконечности Рынъ-песковъ, при урочищѣ Джаскусѣ; въ ней свыше 2.500 жителей. Основаніе ея относится къ 1825 году и объясняется тѣмъ, что ханъ Джангеръ, женившійся на образованной татаркѣ Фатьмѣ, дочери оренбургскаго муфтія, не привыкшей къ

---

[1]) Г. П. Федченко, „О самосадочной соли". Москва, 1870 г., стр. 97.

кибиточной жизни въ зимнее время, долженъ былъ построить для нея домъ. Построеніемъ дома было положено основаніе поселка, который ханъ назвалъ своею ставкою.

Причины, возбудившія Джангера основать свою столицу на томъ мѣстѣ, гдѣ она теперь, заключались въ присутствіи здѣсь лѣса, ключей и озеръ. По словамъ П. Медвѣдскаго, приводимымъ А. Харузинымъ въ книгѣ: „Киргизы Букеевской Орды“, „урочище Джаскусъ, гдѣ находится ставка Внутренней Орды, въ первые годы по основаніи ея, представляло прекрасный оазисъ среди песчаной равнины, богатой травами и отчасти покрытой деревьями“.

Возлѣ хана поселились нѣкоторые султаны и образовался поселокъ, ставшій не только административнымъ, но и торговымъ пунктомъ. Увеличеніе ставки хана въ первое время шло медленно; но съ 1842 г. она начала быстро развиваться и въ 1846 году въ ней насчитывалось уже 89 домовъ, изъ которыхъ 41 домъ принадлежалъ простымъ киргизамъ. Успѣшнѣе шла постройка домовъ и землянокъ на зимовкахъ въ степи. Еще при ханѣ Джангерѣ насчитывалось ихъ болѣе тысячи. А въ настоящее время можно утвердительно сказать, что во Внутренней Ордѣ кочующихъ зимою киргизовъ совсѣмъ нѣтъ и что они, такимъ образомъ, должны быть признаны полуосѣдлыми жителями, а не кочевниками [1]).

Положивъ начало осѣдлости, Джангеръ построилъ первую мечеть, завелъ на свои средства школу, врачебную помощь, стремился улучшить экономическій бытъ, ввести правосудіе и проч. „И теперь еще живетъ Джангеръ въ воспоминаніяхъ киргизовъ, какъ самая свѣтлая личность, отличавшаяся умомъ, гуманностью и справедливостью“ [2]).

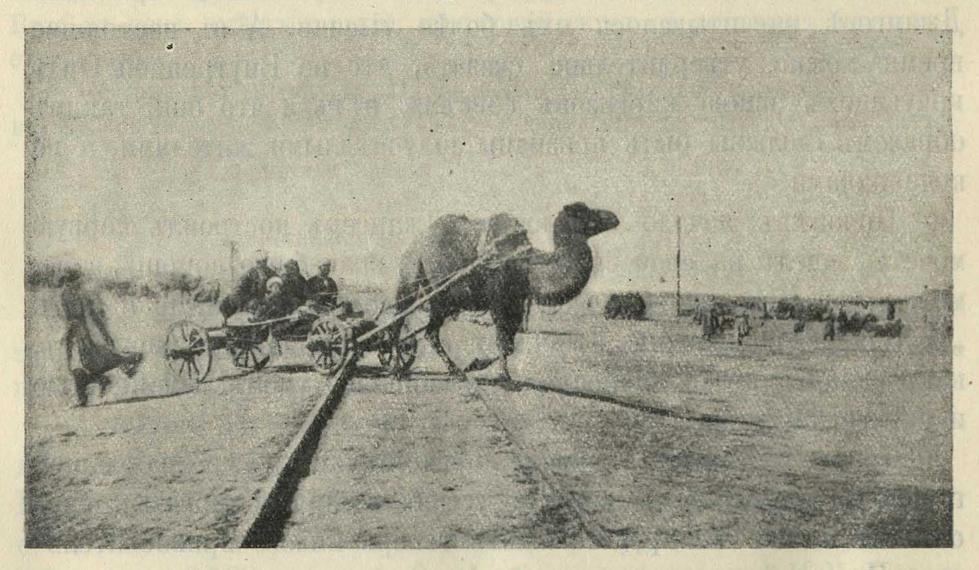
Теперь „Ханская ставка“ представляетъ уже небольшой городокъ, въ которомъ живутъ русскіе, татары и киргизы; окрестности ставки не представляютъ теперь ничего привлекательнаго. Прежней поляны, покрытой лѣсомъ и зеленью и испещренной цвѣтами не существуетъ; она засыпана песками, которые, застилая

---

[1]) П. С. Ивановъ. Джангеръ ханъ Внутренней Киргизской Орды, стр. 49 — 56.
[2]) А. Харузинъ. Киргизы Букеевской Орды, стр. 80.

верхній слой почвы, занесли луга, и съ каждымъ годомъ занимаютъ все большее пространство. Сама ставка въ значительной степени занесена песками и уже возникалъ вопросъ о перенесеніи ея на другое мѣсто.

При въѣздѣ въ ставку, прежде всего виднѣются православная церковь и магометанская мечеть. Затѣмъ открываются ряды деревянныхъ домовъ, построенныхъ на городской манеръ; улицы песчаныя. Окраины городка заняты киргизскими кибитками и мазанками,—киргизскими «зимовками». При Ханской ставкѣ, во время управленія ордою ханомъ Джангеромъ, учреждена была ярмарка. Торговля производилась въ выстроенныхъ имъ для этого деревянныхъ корпусахъ. По смерти хана, въ 1845 году, доходами съ отдачи въ наемъ лавокъ пользовались его наслѣдники до 1863 г., когда состоялось Высочайшее повелѣніе о выкупѣ у наслѣдниковъ хана права пользованія доходами съ ярмарочнаго двора за 110.000 руб. Съ этого времени ярмарочными дѣлами сталъ управлять Временный Совѣтъ. Вслѣдствіе ветхости строеній и другихъ неудобствъ, ярмарка была перенесена на Ахунскій хуторъ, отстоящій отъ ставки въ 35 верстахъ. На новомъ мѣстѣ, на отпущенные казною 56.161 руб. въ 1870 году выстроенъ былъ дворъ, состоящій изъ 12 корпусовъ, заключающихъ въ себѣ 316 нумеровъ лавокъ.



Киргизская повозка и рельсовый путь.

При Ахунскомъ хуторѣ бываетъ ежегодно двѣ ярмарки: весенняя—отъ 9 до 16 мая и осенняя—отъ 14 до 21 сентября. Послѣдняя служитъ какъ-бы дополненіемъ первой, такъ какъ значительная часть не распро-

данныхъ на весенней ярмаркѣ товаровъ оставляется въ складахъ ставки до осенней. Число пріѣзжающихъ на ордынскія ярмарки торговцевъ колеблется между двумя и шестью тысячами, изъ которыхъ значительное большинство составляютъ киргизы. Изъ привозимыхъ товаровъ мануфактурные и частью бакалейные продаются оптомъ ярмарочнымъ торговцамъ, которые потомъ распродаютъ въ розницу. Всѣ привозимые товары и издѣлія, за исключеніемъ бухарскихъ, хивинскихъ и персидскихъ ковровъ и халатовъ, а также чая и кофе—русскаго происхожденія. Главный предметъ торговли на ярмаркахъ—скотъ, котораго пригоняютъ на сумму до 850.000 руб., и который киргизы сбываютъ, главнымъ образомъ, взамѣнъ предметовъ мануфактуры, привозимыхъ на сумму до 200.000 рублей. Общая сумма ярмарочныхъ оборотовъ достигаетъ въ среднемъ ежегодно до 1.500.000 руб. [1]).

Шунгай. (255 вер. отъ Краснаго Кута, въ предѣлахъ Киргизской Букеевской Орды). Въ 8 верстахъ киргизскій аулъ Шунгай, съ населеніемъ до 100 человѣкъ, и въ 15 верстахъ такой же аулъ Грачи, съ населеніемъ до 150 человѣкъ. Русскихъ селеній въ окрестностяхъ станціи нѣтъ.

Недалеко отъ станціи пролегаетъ дорога изъ Ханской ставки до Владимірской пристани на Волгѣ. Населеніе ближайшихъ ауловъ занимается скотоводствомъ и извозомъ изъ Владимірской пристани въ Ханскую ставку и обратно.

Въ 5 верстахъ отъ станціи, по направленію къ Владимірской пристани, находится фруктовый садъ Филимонова. Сюда въ лѣтнее время пріѣзжаютъ на дачу и для пользованія кумысомъ, который продается мѣстными киргизами по доступной цѣнѣ.

Станція Шунгай снабжается водой изъ артезіанскаго колодца и вода эта считается лучшей на Астраханской дорогѣ.

Верхній-Баскунчакъ. (287 вер. отъ Краснаго Кута, въ Енотаевск. уѣздѣ). Станція въ 8 верстахъ отъ Баскунчакскаго соляного озера, на высотѣ 24,9 саж. надъ его уровнемъ. Здѣсь Астраханская линія пересѣкаетъ Баскунчакскую жел. дорогу. Мѣстность на которой расположена станція, была, до постройки Астраханской линіи, совершенно пустынной. Теперь здѣсь цѣлый городокъ, состоящій изъ 110 домовъ хорошей постройки, съ населеніемъ около 1.500 человѣкъ.

Бывшіе здѣсь переносные пески закрѣплены растительными посадками и для снабженія станціи водой устроены 4 артезіан-

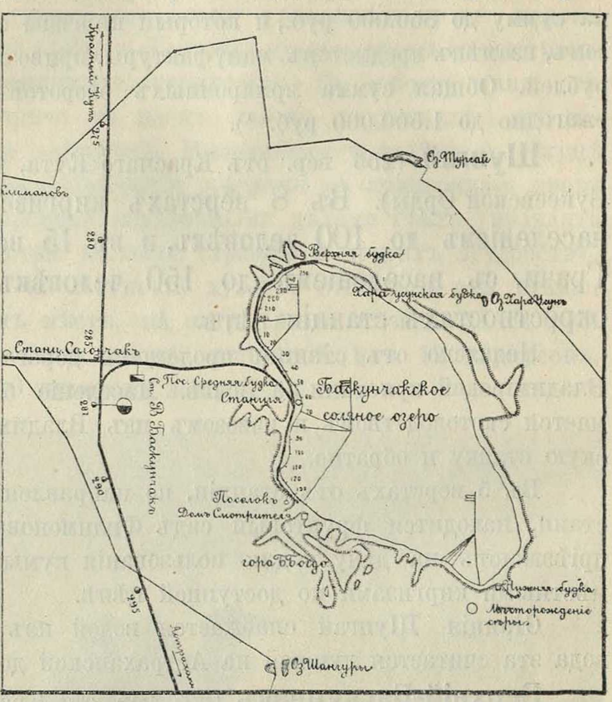
---

[1]) Астраханскій Вѣстникъ № 4433 отъ 25 мая 1904 г.

скихъ колодца, изъ которыхъ вода добывается при помощи пневматическаго элеватора „мамутъ“.

При станціи устроена солемолка на три постава, производительностью до 18 вагоновъ въ сутки. Здѣсь коренное депо съ паровознымъ зданіемъ на 10 стойлъ и мастерскія для малаго ремонта паровозовъ.

Со станціи отправляется въ годъ болѣе 15 тыс. пассажировъ, годовой грузооборотъ станціи достигаетъ 3 милл. пудовъ; изъ которыхъ приходится на отправленіе 1.440 тыс. и на прибытіе—1.512 тыс. пуд. Въ отправленіи преобладаетъ соль и скотъ, въ прибытіи—соль, хлѣбные продукты и разные предметы потребленія.



Изъ книги горн. инж. В. Гаркема „Очеркъ мѣсторожд. соли“.

Баскунчакское озеро — второе по величинѣ послѣ Эльтона. Оно занимаетъ площадь 99 квадр. верстъ. Изслѣдованіями, произведенными въ 1883 году, выяснено, что рабочій пластъ соли въ Баскунчакскомъ озерѣ достигаетъ 3—4 саженъ [1]). Западный и сѣверо-западный берегъ озера возвышенъ и примыкаетъ къ высотамъ горы Большого Богдо, поднимающимся надъ степью не далѣе четверти версты отъ озера. Гора Богдо съ своими

---

[1]) Горный инженеръ Е. Глушковъ, производившій изслѣдованія, такъ опредѣляетъ количество соли въ Баскунчакскомъ озерѣ:

принявъ за среднюю толщину верхняго пласта соли 3 саж., запасъ соли въ немъ оказывается:

25.000.000 × 3 = 75.000.000 куб. саж. или

75.000.000 × 600 = 45.000.000.000 пудовъ (Е. Глушковъ, Баскунчакское озеро, горн. журн. 1884 г., т. III, стр. 171).

отрогами окаймляетъ южный берегъ. Сѣверный и восточный берега низменны и сливаются со степью, за которой къ сѣверо-востоку, верстахъ въ 20, въ предѣлахъ Киргизской Букеевской Орды, лежитъ возвышенность, извѣстная подъ именемъ горы Малаго Богдо. На степномъ прибрежьѣ, близъ береговъ Баскунчакскаго озера, лежатъ три прѣсныхъ озера: Большое Цунцуры, Торгой и Кара-Усунъ, и небольшая возвышенность, носящая названіе Слюдяной горы. На юго-восточной сторонѣ степь переходитъ въ рядъ холмовъ, правильныхъ возвышенностей, примыкающихъ къ горѣ Богдо; здѣсь при концѣ южной бухты (култука) лежитъ сѣрный бугоръ, въ которомъ съ давнихъ временъ добывается сѣра.

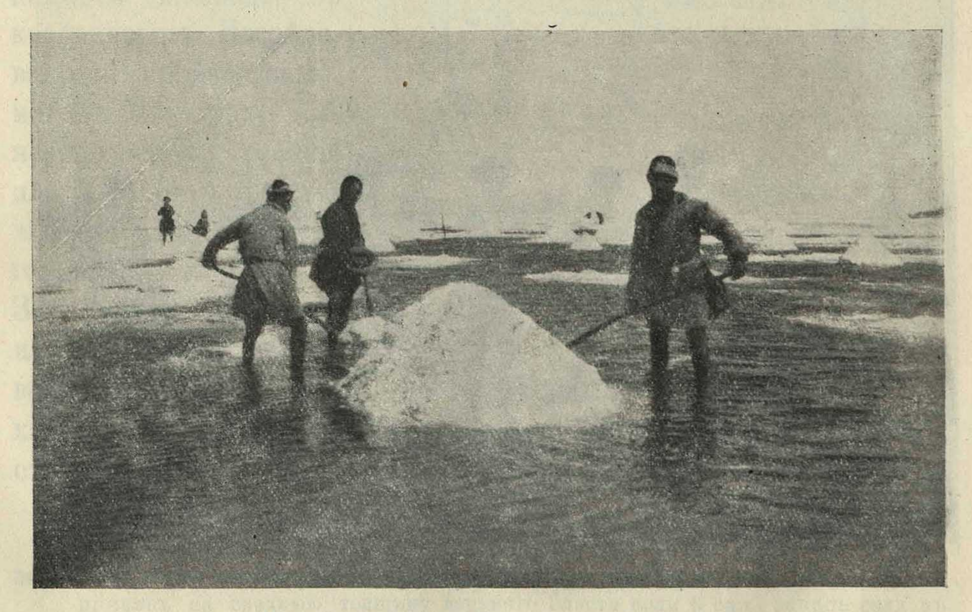
Подъѣзжая къ Баскунчакскому озеру съ сѣвера отъ киргизской кочевки Шунгуль, въ нѣсколькихъ верстахъ отъ берега, открывается рядъ холмовъ и проваловъ, сначала разбросанныхъ въ безпорядкѣ, а потомъ сливающихся въ правильныя гряды и возвышенности, между которыми лежатъ провалы, то воронкообразные, имѣющіе форму какъ-бы



Разработка соли на Баскунчакскомъ озерѣ.

кратеровъ, то удлиненные и принимающіе видъ крутоотвѣсныхъ и глубокихъ балокъ. Весь сѣверо-западный берегъ изборожденъ этими прова-

лами и возвышеніями; чѣмъ ближе къ озеру, тѣмъ болѣе возвышенія удлиняются и образуютъ собою какъ-бы отростки горъ, между которыми текутъ небольшія рѣчки, составляющія притоки Баскунчакскаго озера. Западное прибрежье рѣзко отличается отъ юго-западнаго, примыкающаго къ подошвѣ Большого Богдо; какъ замѣчено уже выше, окрайны западнаго берега круты и только мѣстами его разсѣкаютъ балки; озеро огибаетъ самую крутизну и рапа, которой, вообще бѣдно Баскунчакское озеро, собирается у этого края и образуетъ собою синюю полосу, составляющую контрастъ съ общимъ характеромъ баскунчакскаго мѣсторожденія, покрытаго солью, какъ бы ледяной корою. Западный берегъ примыкаетъ къ озеру плоскою отмелью, покрытою соленымъ иломъ, лѣтомъ вполнѣ обнаженною и только весной заливаемою рапою озера. Иловатая отмель доходитъ до Баскунчакской пристани и здѣсь сосредоточивался въ прежнее время казенный промыселъ соли. Въ соляномъ иловатомъ грунтѣ отмелей, окружавшихъ Баскунчакское озеро, залегаютъ друзы кристалловъ гипса сѣраго цвѣта, сросшіеся въ самыя разнообразныя и довольно красивыя формы. Какимъ путемъ въ такихъ крупныхъ размѣрахъ происходитъ эта кристаллизація гипса, объяснить не трудно: она обусловлена характеромъ и составомъ береговыхъ кряжей, прилегающихъ къ береговымъ откосамъ.



Разработка соли на Баскунчакскомъ озерѣ.

Мѣстность, окружающая Баскунчакское озеро, рѣзко выдѣляется изъ общей картины ровной и до утомленія однообразной степи; въ ней

нѣтъ того степного характера, какой мы видимъ на Эльтонскомъ озерѣ. Уже издали, за нѣсколько верстъ, надъ гладкимъ горизонтомъ степи виднѣется макушка горы Богдо, въ формѣ лежащаго льва, отчего вершина Богдо и носитъ названіе Львиной горы. Окрестности Баскунчакскаго озера изрыты и изборождены провалами и оврагами. Глина и песокъ смѣняются извѣстнякомъ, гипсъ и алебастръ образуютъ стѣны овраговъ, то обсыпавшихся, то имѣющихъ форму пещеръ и полуразрушенныхъ зданій, какъ бы созданныхъ рукою человѣка. Странный характеръ мѣстности Баскунчакскаго озера и громадная гора, возвышающаяся надъ нимъ, дала богатую пищу фантазіи мало поэтичнаго, но не лишеннаго фанатизма народа.

По поводу пещеръ киргизы разсказываютъ, что въ нихъ жили святые люди, которые питались солью Баскунчакскаго озера, а воду для питья приносили съ Волги. Киргизы вѣрятъ, что отъ этихъ пещеръ существовалъ подземный ходъ на Волгу; они увѣряютъ, что еще недавно, когда близъ озера жили Каракалпаки, лошади, кормясь подножнымъ кор-



Разработка соли на Баскунчакскомъ озерѣ.

момъ, попадали въ ямы и... черезъ нѣсколько времени всплывали на берегахъ Волги. Таковъ наивный разсказъ о бывшемъ конокрадствѣ, возведенномъ находчивыми киргизами въ чудодѣйство [1]).

---

[1]) Г. П. Федченко. О самосадочной соли. Москва, 1870 г., стр. 92–93.

Составъ Баскунчакской соли, по опредѣленію профессора Федченко, слѣдующій:

хлористаго натрія	97,436 %
„ магнія	0,403 „
сѣрнокислой магнезій	0,132 „
„ извести	0,659 „
минеральныхъ нерастворимыхъ въ водѣ веществъ	0,782 „
органическихъ веществъ	0,157 „
воды	0,782 „

Начало разработки соли на Баскунчакскомъ озерѣ относится къ половинѣ XVIII вѣка, но тогда разработка эта, не достигнувъ значи-



Разработка соли на Баскунчакскомъ озерѣ.

тельныхъ размѣровъ, прекратилась подъ вліяніемъ возраставшей конкуренціи Эльтонскаго озера. Возобновленіе разработки соли послѣдовало въ 1867 году и добыча выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

годы	пуды	годы	пуды	годы	пуды
1867 .	54.847	1882 .	12.716.782	1897 .	12.417.037
1868 .	519.369	1883 .	10.500.000	1898 .	14.935.334
1869 .	819.682	1884 .	7.463.406	1899 .	19.692.992

годы	пуды	годы	пуды	годы	пуды
1870 .	1.278.992	1885 .	11.115.025	1900 .	20.197.111
1871 .	1.828.432	1886 .	11.871.325	1901 .	19.463.004
1872 .	3.679.973	1887 .	11.500.000	1902 .	22.238.550
1873 .	4.873.946	1888 .	14.768.878	1903 .	20.700.000
1874 .	5.300.024	1889 .	13.740.131	1904 .	25.732.000
1875 .	5.663.048	1890 .	12.800.000	1905 .	24.834.000
1876 .	6.295.393	1891 .	14.350.000	1906 .	21.627.919
1877 .	7.727.679	1892 .	13.800.000	1907 .	25.378.335
1878 .	9.136.580	1893 .	11.674.598	1908 .	24.488.367
1879 .	9.608.079	1894 .	12.575.393	1909 .	23.403.000
1880 .	10.093.230	1895 .	13.852.766	1910 .	28.404.000
1881 .	12.458.104	1896 .	10.430.923	1911 .	32.000.000

Выломка соли на Баскунчакскомъ озерѣ производится, при помощи обыкновенныхъ пешней, ломовъ и лопатъ, рабочими киргизами; на берегъ соль доставляется въ повозкахъ верблюдами.

Къ югу отъ Баскунчакскаго озера въ мѣстности, прилегающей къ такъ называемой «нижней казенной будкѣ» и отстоящей отъ этой будки въ направленіи SW 51° NO и SW 52° NO и въ разстояніи 338 и 343 саж., заложены были въ 1884 году горнымъ инженеромъ С. А. Эрдели, производившимъ развѣдки на сѣру, двѣ буровыя скважины, которыя обна-



Погрузка соли на Баскунчакскомъ озерѣ.

ружили присутствіе нефтеноснаго песка на глубинѣ отъ 1 до 1½ аршина. Тогда же были поставлены заявочные столбы и возбуждено ходатайство

объ отводѣ нефтеносныхъ площадей, но дальнѣйшаго движенія дѣло не получило [1]).

Въ 6 верстахъ отъ станціи въ сторону Нижняго Баскунчака находятся залежи камня, который разрабатывается для надобностей дороги и для вывоза въ Астрахань. Мѣсто это изрѣзано неглубокими оврагами и существуетъ преданіе, что здѣсь былъ станъ Стеньки Разина. Преданіе это находитъ нѣкоторое подтвержденіе въ томъ, что при добычѣ камня извлекаются обломки сабель, копья и металлическія украшенія сбруи.

Богдо. (314 вер. отъ Краснаго Кута, въ Енотаевск. уѣздѣ). Станція названа по имени горы Богдо, лежащей въ 15 верстахъ къ сѣверу возлѣ Баскунчакскаго озера. Гора эта поднимается надъ поверхностью Баскунчакскаго озера на 568 футовъ. По грандіозности и красотѣ обнаженій, по разнообразію и отчетливому расположенію пластовъ, а главное по палеонтологическому характеру нѣкоторыхъ изъ нихъ, Богдо представляетъ поистинѣ классическую для геолога мѣстность и, какъ призракъ, является среди горизонтальныхъ, до утомленія однообразныхъ осадковъ степи. Съ именемъ этой горы связаны имена Палласа, Леопольда фонъ-Буха, Кейзерлинга, Ауэрбаха и многихъ другихъ. Палласъ первый представилъ обстоятельное описаніе Богдо и указалъ на нахожденіе въ ней аммоновыхъ роговъ; Бухъ призналъ въ послѣднихъ цераритьі, а вмѣстѣ съ ними и тріасовый возрастъ заключающихъ ихъ слоевъ. Графъ Кейзерлингъ составилъ общій геологическій разрѣзъ этой горы, а Ауэрбахъ произвелъ подробное ея изслѣдованіе [2]).

По своему положенію, говоритъ П. С. Палласъ, и по виду, какой даетъ сія гора съ крутой восточной стороны, калмыки уподобляютъ ее лежащему льву и для того называютъ ее Арosланъ-Ула (Львиная гора). Богдо у монголовъ и калмыковъ означаетъ нѣчто возвышенное и величественное, также, какъ въ семъ смыслѣ китайскій обладатель называется Богдо-ханъ, «высочайшій ханъ» [3]). Гора Богдо священна для калмыковъ, которые вѣрятъ, что она освящена Далай-Ламой и приходятъ ей поклоняться. По одному преданію гора Богдо образовалась изъ священнаго камня, который принесли калмыки-пилигриммы съ далекихъ горъ Тянь-Шаня. Другое преданіе, записанное академикомъ Гмелинымъ, говоритъ, что гора Богдо стояла прежде на берегахъ рѣки Урала, но двое святыхъ

---

[1]) № 129 Астрах. Справочн. Лист. за 1884 г.

[2]) Барботъ-де-Марни. Поѣздка на гору Чапчачи. Горн. Журн. 1874 г., т. II, стр. 72.

[3]) П. С. Палласъ. Путешествія, ч. 3, стр. 313—314.

калмыковъ задумали перенести ее на берега Волги. Послѣ долгихъ постовъ и молитвъ, калмыки взвалили ее себѣ на плечи и понесли по нескончаемымъ знойнымъ степямъ, но одинъ изъ нихъ упалъ подъ тяжестью ноши въ ту минуту, когда въ его головѣ мелькнула грѣховная мысль. Гора придавила его и оросилась кровью, отчего одна ея сторона красна до сихъ поръ [1]).

Окружающая станцію Богдо мѣстность настолько ровна, что гора Богдо, по словамъ киргизовъ, видна на 50 верстъ. Вслѣдствіе такого характера мѣстности, снѣговая вода не сбѣгаетъ ручьями, а остается на мѣстѣ, скопляясь въ небольшихъ впадинахъ, называемыхъ «лиманами». Этими лиманами крестьяне пользуются для посѣвовъ пшеницы, ржи и горчицы; по этой причинѣ посѣвы разбросаны небольшими клочками по всей окрестной степи.



Гора Большое Богдо, по рисунку академика С. Г. Гмелина.

Съ наступленіемъ весны появляется кое-какая растительность, но въ іюлѣ, или даже въ іюнѣ, все высыхаетъ и остается только мелкая и низкорослая полынь, служащая единственнымъ кормомъ для скота.

---

[1]) С. Г. Гмелинъ. Путешествіе по Россіи, ч. II, стр. 19.

Значительные населенные пункты расположены при р. Ахтубѣ; вся же окрестная степь усѣяна отдѣльными хуторками отъ 3 до 5 землянокъ-мазанокъ, въ разстояніи 3—5 и болѣе верстъ одинъ отъ другого, но въ этихъ хуторкахъ крестьяне живутъ только лѣтомъ, пріѣзжая пасти скотъ и караулить посѣвы.

Въ степи водится масса сусликовъ и истребителей ихъ—хорьковъ; водятся также змѣи-гадюки и скорпіоны. Изъ пернатаго царства появляются съ началомъ весны орлы и беркуты. Орлы скоро улетаютъ, а беркуты остаются до осени, питаясь сусликами, почему ихъ всегда можно видѣть сидящими на возвышенностяхъ, около сусличьихъ норъ.

Въ окрестностяхъ станціи (верстахъ въ 6-ти) идутъ полукругомъ, съ запада на югъ и потомъ на востокъ, пески, шириною отъ 3 до 7 верстъ. Въ этихъ пескахъ есть нѣсколько небольшихъ соляныхъ озеръ.

Ближайшіе къ станціи села: съ запада — Пироговка, въ 15 верстахъ и съ востока—киргизскій аулъ въ 30 домовъ,—въ 20 верстахъ.

На станціи имѣется артезіанскій колодезь, дающій значительное количество воды, но вода эта мало пригодна для питья и для техническихъ цѣлей, почему почти совсѣмъ не расходуется.

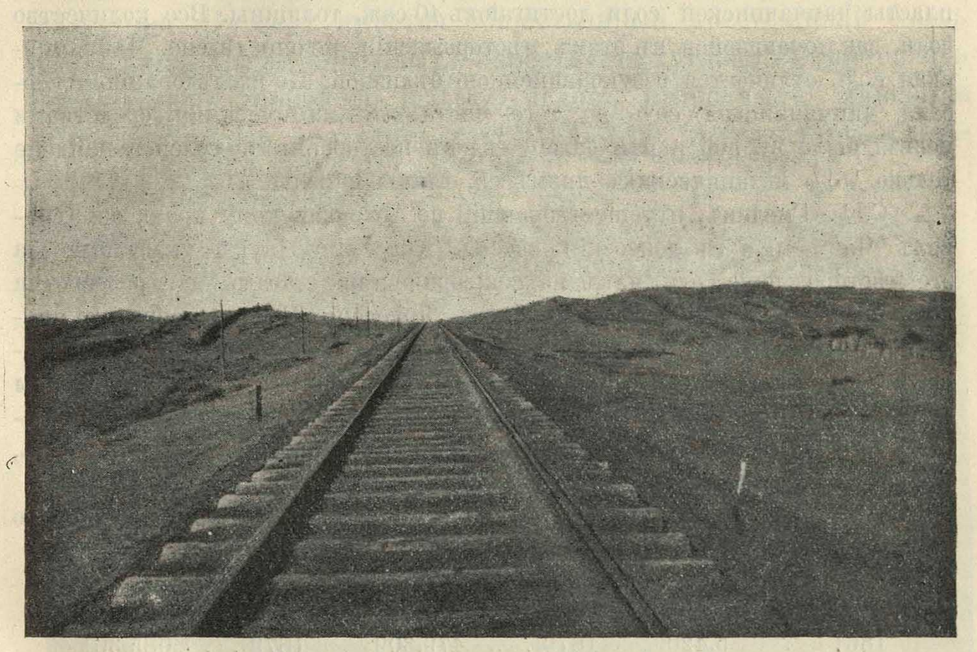
Верблюжья. (341 вер. отъ Краснаго Кута, въ Енотаевск. уѣздѣ). Станція въ 6-ти верстахъ отъ крупнаго села Удачнаго и въ 9 верстахъ отъ с. Михайловскаго, лежащаго при р. Ахтубѣ. Рѣка Ахтуба—притокъ Волги; на всемъ своемъ протяженіи она течетъ параллельно Волгѣ и отдѣляется отъ нея низменною равниною отъ 30 до 50 верстъ ширины, перерѣзанною протоками ериками, покрытою перелѣсками и представляющею богатыя пастбища.

Скотоводство въ селахъ, расположенныхъ по Ахтубѣ, является преобладающимъ занятіемъ населенія. Земледѣліе, по причинѣ частыхъ засухъ и неурожаевъ, не обезпечиваетъ населенія хлѣбомъ; успѣшно развивается здѣсь садоводство и бахчеводство.

Въ прежнее время на Ахтубѣ росли тутовыя деревья. Петръ Великій, особенно заботившійся о насажденіи разныхъ видовъ промышленности, велѣлъ въ 1720 году учредить на Ахтубѣ шелковый заводъ. Заводъ этотъ, устроенный, по свидѣтельству академика Фалька, купцомъ Духовнымъ, со смертью его прекратилъ свое существованіе. Однако, въ 1757 году вновь повелѣно было поручику Паробичу учредить на Ахтубѣ шелковый заводъ. При Екатеринѣ II на это дѣло обращено было особенное вниманіе и на Ахтубѣ создано было, путемъ переселенія, 6 слободъ для шелководства.

Поселенные здѣсь крестьяне обязаны были платить подати шелкомъ, но такъ какъ занятіе рыболовствомъ было для нихъ болѣе выгоднымъ, то въ казну представлялся подложный шелкъ, купленный въ Кизлярѣ. Тѣ же крестьяне, которыхъ принуждали ухаживать за шелковичными червями, уничтожали ихъ и жгли шелковичныя деревья. Подневольное шелководство было, наконецъ, прекращено и крестьянамъ было предоставлено заниматься этимъ промысломъ въ собственную пользу. Съ этого времени ни одинъ изъ нихъ не хотѣлъ и думать о шелководствѣ, и они старались даже постепенно истребить и тутовыя деревья.

Историкъ кн. М. М. Щербатовъ, въ сочиненіи, написанномъ въ 1776—77 г.г., отмѣтилъ всю мертворожденность этого предпріятія; указавъ на непригодность, по природнымъ условіямъ, самаго мѣста, гдѣ оно было заведено, и на то, что крестьяне дѣлаютъ шелкъ «съ принужденіемъ» онъ говоритъ: «однимъ словомъ, сей заводъ, по указу заведенный, по указу и содержанный, а.... шелковые черви не могутъ по указу весьма много размножиться» [1]).



Желѣзнодорожный путь въ пескахъ

Въ царствованіе Павла I вновь было приступлено къ возобновленію шелководства на Ахтубѣ, но, по причинѣ сопротивленія крестьянъ, и на этотъ разъ кончилось неудачей. Наконецъ, въ 1812 году часть крестьянъ,

---

[1]) „Сочиненія кн. М. М. Щербатова“, т. I, Спб., 1896 г., стр. 493.

поселенныхъ здѣсь для шелководства, была причислена въ казенные солевозцы по эльтонскому соляному промыслу.

Въ концѣ 1830 годовъ мѣстный изслѣдователь Леопольдовъ нашелъ Ахтубинскую плантацію совершенно запустѣвшею, многія тутовыя деревья устарѣли и погибли, многія были срублены на дрова; нѣкоторыя уцѣлѣли, но не приносили никакой пользы [1]). Теперь отъ этой плантаціи не осталось никакихъ слѣдовъ.

Отъ станціи Верблюжья начинается районъ переносныхъ песковъ.

Чапчачи. (368 вер. отъ Краснаго Кута, въ Енотаевск. уѣздѣ). **Станція названа по имени горы Чапчачи, лежащей на востокъ, въ разстояніи около 60 верстъ, и представляющей собою массу каменной соли.**

Гора Чапчачи или Арзагаръ является незначительнымъ возвышеніемъ, едва достигающимъ 13 саж., и имѣетъ въ длину около 3 верстъ и въ ширину 700 саж. Изслѣдованіями Барботъ-де-Марни установлено, что пласты чапчачинской соли достигаютъ 40 саж. толщины. Все количество соли, заключающейся въ этомъ мѣсторожденіи, не опредѣлено. Чапчачинская соль отличается безукоризненною бѣлизной. По изслѣдованію Ауербаха, чапчачинская соль до того чиста, что химическими средствами нельзя было въ ней найти даже слѣдовъ постороннихъ солей а найдено только $^1/_4$% механическихъ примѣсей, глины и воды [2]).

С. Г. Гмелинъ, путешествовавшій по Астраханскому краю, осматривалъ Чапчачи и въ донесеніи своемъ Академіи Наукъ указывалъ на это мѣсторожденіе соли, какъ на сокровище и предлагалъ для разработки соли поселить 50 семействъ калмыковъ. Донесеніе Гмелина обратило вниманіе правительства и ему поручено было, по соглашенію съ Астраханскимъ губернаторомъ, составить подробный проектъ для разработки горы Чапчачи. Но всѣ эти предположенія остались безъ дальнѣйшихъ послѣдствій. Гмелинъ, при возвращеніи изъ Персіи, взятъ былъ въ плѣнъ, въ которомъ и кончилъ свою жизнь [3]).

Добыча соли на Чапчачи началась въ 1861 году и продолжалась до 1885 года. За это время всего добыто соли:

годы	пуды	годы	пуды	годы	пуды
1861 . .	5.420	1870 . .	479.309	1879 . .	1.085.301
1862 . .	7.480	1871 . .	657.032	1880 .	1.042.638

---

[1]) В. И. Семевскій. Крестьяне въ царствованіе Екатерины II, Спб., 1901 г., т. 2-й, стр. 556—578.

[2]) Барботъ-де-Марни. Поѣздка на гору Чапчачи. Горн. журн. 1874 г., т. II, стр. 80.

[3]) Г. П. Федченко. О самосадочной соли. Москва, 1870 г., стр. 99.

годы	пуды	годы	пуды	годы	пуды
1863 . .	3.698	1872 . .	1.296.874	1881 . .	393.000
1864 . .	5.900	1873 . .	1.267.133	1882 . .	491.909
1865 . .	3.730	1874 . .	1.404.953	1883 . .	972.600
1866 . .	94.615	1875 . .	1.697.048	1884 . .	585.160
1867 . .	163.300	1876 . .	1.017.156	1885 . .	266.765
1868 . .	69.636	1877 . .	63.246		
1869 . .	336.522	1878 . .	1.243.760		

Трудность и дороговизна доставки соли была причиною закрытія Чапчачинскаго промысла.

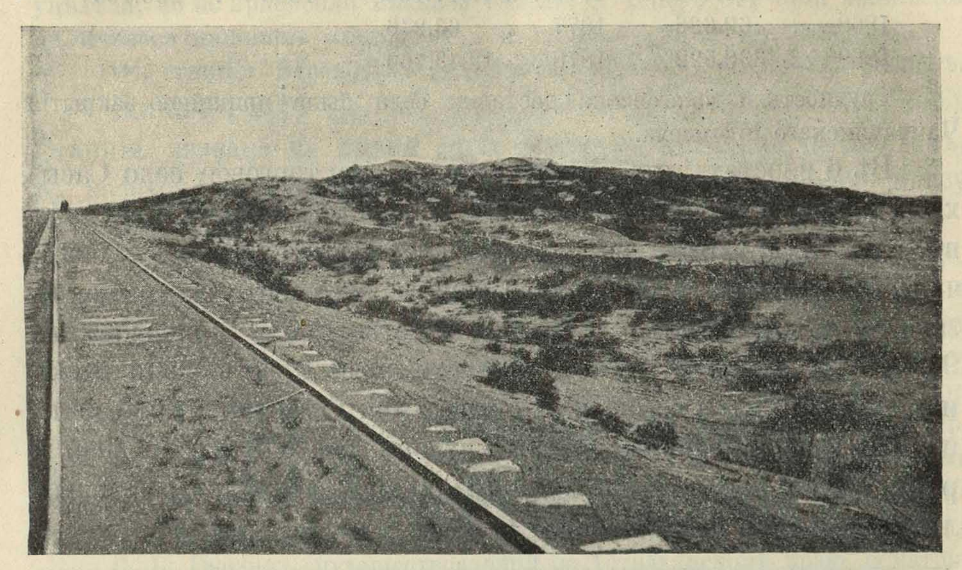
Въ 6 верстахъ отъ станціи — большое и торговое село Сасыкольское, въ немъ 5.370 жителей, 44 вѣтряныхъ мельницы; бываетъ въ годъ 3 ярмарки, на которыя привозится товаровъ болѣе чѣмъ на 100 тыс. руб. Главное занятіе жителей — скотоводство, затѣмъ хлѣбопашество и огородничество; селу принадлежитъ 92 хутора. Въ селѣ имѣется общественный крестьянскій банкъ и больница. Село Сасыколь съ окрестными хуторами отправляетъ по желѣзной дорогѣ до 120.000 пудовъ огородныхъ овощей и рыбы въ годъ и получаетъ до 30.000 пуд. мануфактуры, бакалейныхъ и другихъ товаровъ.



Летучіе пески въ районѣ Астраханской линіи.

Когда на Чапчачи шла разработка соли, жители села Сасыколя занимались возкою соли на Петродмитріевскую пристань р. Волги, около г. Енотаевска.

Близъ с. Сасыколь линія пересѣкаетъ летучіе барханные пески на протяженіи 4,3 вер. Пески отличались большой подвижностью и опасностью для желѣзнодорожнаго пути, но нынѣ уже закрѣплены растительными посадками, произведенными желѣзнодорожною администраціей. Сасыкольское сельское общество, съ своей стороны, занялось посадкой растительности для укрѣпленія песковъ.



Закрѣпленіе летучихъ песковъ.

Ашулукъ. (399 вер. отъ Краснаго Кута, въ Енотаевскомъ уѣздѣ). Станція названа по имени ерика Ашулука, при которомъ въ 2-хъ вер. отъ станціи лежитъ село Тамбовка, съ населеніемъ свыше 1.000 человѣкъ. Село это образовано переселенцами изъ Тамбовской губерніи; когда шла разработка каменной соли на горѣ Чапчачи, — населеніе с. Тамбовки занималось перевозкою этой соли на Петродмитріевскую пристань на Волгѣ. Теперь населеніе занимается скотоводствомъ, овцеводствомъ, земледѣліемъ, садоводствомъ, бахчеводствомъ, рыболовствомъ и отхожими промыслами. Садоводствомъ занимается почти половина населенія, но сады небольшіе; развито же въ большихъ размѣрахъ бахчеводство и преимущественно культура дынь-канталупъ. Въ отходъ идутъ преимущественно молодыя женщины на рыбные промыслы, расположенные въ дельтѣ р. Волги.

На востокъ отъ станціи, въ разстояніи 20 верстъ, начинается огромная площадь сыпучихъ барханныхъ песковъ, зани-



Четырехмѣсячныя посадки шелюги, частью занесенныя песками.

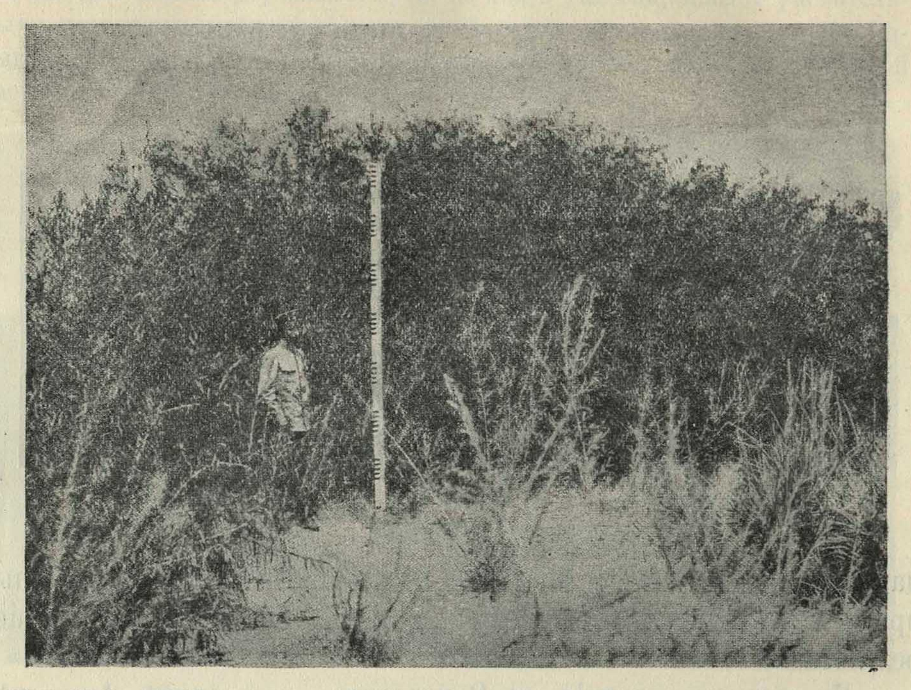
мающихъ 35 тыс. десятинъ. На этихъ пескахъ организованы правительствомъ укрѣпительныя работы, давшія уже хорошіе результаты.

Къ югу отъ станціи, въ 8 верстахъ, при ерикѣ Ашулукѣ устроено организаціей по закрѣпленію песковъ образцовое поле, съ питомникомъ и посадкой винограда и для поливки поставлена паровая машина. По прошествіи 12 лѣтъ это поле съ виноградниками перейдетъ въ собственность крестьянъ села Тамбовки.

Въ 18 верстахъ, на лѣвомъ берегу р. Ахтубы находится—село Селитряное, съ населеніемъ болѣе 2.000 жит. Въ первой четверти XVIII вѣка здѣсь былъ основанъ селитряный заводъ; около него постепенно образовался поселокъ, изъ котораго, съ теченіемъ времени, возникло цѣлое селеніе.

Въ окрестностяхъ села Селитрянаго находятся развалины какого-то древняго татарскаго города. П. С. Палласъ, посѣтившій это мѣсто въ концѣ XVIII вѣка, нашелъ здѣсь развалины двухъ великолѣпныхъ зданій. «Стѣны одного изъ нихъ имѣли въ вышину почти девять саженъ, а основаніе въ толщину—болѣе двухъ локтей. Зданіе было украшено готическими пилястрами, столбами и сводами, коихъ остатки еще были видны. На всѣхъ оставшихся стѣнахъ, сложенныхъ изъ прекрасныхъ кирпичныхъ плитъ, весьма правильно построенныхъ, видно было великолѣпіе и красота, какихъ я», говоритъ П. С. Палласъ, «еще нигдѣ при татарскихъ развалинахъ не видывалъ. Внѣшняя сторона стѣнъ не только

по нѣкоторымъ пространствамъ, во всѣхъ уступахъ съ муравленными украшеніями изъ глины, зеленаго, желтаго, бѣлаго и синяго цвѣта тре-



Трехлѣтняя шелюга.

угольниками и другими фигурами украшена, но также на главнѣйшемъ фасадѣ сего строенія примѣтны остатки готической щекатуры, которая такими же муравленными фигурами, представляющими цвѣты улитковаго изображенія даже цѣлыми изразцами на подобіе мозаики усажена была» [1]).

Развалины эти сочтены были Палласомъ за остатки Сарая—столицы Золотой Орды. Д. Ѳ. Кобеко полагаетъ, что здѣсь существовалъ Акъ-Сарай, бывшій столицей Золотой Орды до смерти хана Узбека; при сынѣ же его Джанибекѣ столицею сдѣлался новый Сарай, развалины котораго находятся близъ г. Царева. Въ подтвержденіе этого мнѣнія Д. Ѳ. Кобеко приводитъ донесеніе посла Ивана Грознаго Елизара Мальцова: «И какъ будетъ прошедъ Аксарай Узюбека царя не дошедъ Большихъ Сарай пришелъ на насъ Тахтаръ мирза».

Писатели арабскіе въ первый разъ упоминаютъ о новомъ Сараѣ подъ 1342 г., говоря, что въ немъ умеръ Узбекъ ханъ [2]).

[1]) П. С. Палласъ. Путешествія. ч. 3-я, стр. 144—145.

[2]) Тизенгаузенъ. Сборн. матер., относящихся къ исторіи Золотой Орды, Спб. 1884 г., стр. 263 и 447.

К. Н. Малиновскій. Отчетъ о поѣздкѣ въ с. Селитряное (Сборникъ труд. Петровскаго Об-ва изслѣдователей Астраханскаго края, 1892 г., стр. 6).

Послѣ завоеванія Астрахани, при Иванѣ IV, перенесенъ былъ туда «изъ ближнихъ Сараевъ, отъ Астрахани въ 80 верстахъ» для постройки кремля огромный ханскій замокъ и бывшая въ немъ Бѣлая или главная мечеть. Это извѣстіе основывается на царскомъ наказѣ астраханскимъ воеводамъ, князю Сицкому и Пушкину, данномъ въ 1591 году [1]).

Остатки строеній Акъ-Сарая въ теченіе долгаго времени систематически разрушались мѣстнымъ населеніемъ, которое пользовалось готовымъ строительнымъ матеріаломъ, какъ для своихъ собственныхъ надобностей, такъ и для продажи. По этой причинѣ, отъ бывшихъ здѣсь когда-то обширныхъ каменныхъ зданій, въ настоящее время сохранились мѣстами только слѣды фундаментовъ, сравнявшіеся уже съ уровнемъ степи. Единственнымъ, болѣе или менѣе сохранившимся, архитектурнымъ памятникомъ древняго города нынѣ служитъ остатокъ башни, представляющей собою сооруженіе, сложенное изъ большихъ дикихъ камней. На мѣстѣ древняго города весьма нерѣдко находятъ золотыя, серебряныя, мѣдныя и желѣзныя вещи, а также много серебряныхъ и мѣдныхъ монетъ. Большинство находимыхъ здѣсь предметовъ древности сбывается на мѣстной ярмаркѣ или отвозится для продажи въ Астрахань.

Харабалинская. (384 вер. отъ Краснаго-Кута, въ Енотаевск. уѣздѣ). Станція въ $1^1/_2$ верстахъ отъ большого и торговаго с. Харабали, расположеннаго при притокѣ Ашулукѣ и озерѣ Вонючемъ. Названіе село получило отъ чернаго бугра, по-калмыцки—„хара-бали", раздѣляющаго село на двѣ половины. Начало этому селу положили бѣглые крѣпостные крестьяне въ 1789 году, а между 1825 и 1830 г. г. къ нимъ присоединились переселенцы изъ Воронежской губерніи. Въ селѣ 4.540 жителей, 9 лавокъ, 36 вѣтряныхъ и 1 паровая мельница, въ году три ярмарки. Садоводство и бахчеводство здѣсь развиты весьма значительно и носятъ промысловой характеръ. Для переработки томатовъ существуетъ особый заводъ. Подъ садами и бахчами до 500 десятинъ; поливка садовъ производится при помощи нефтяныхъ двигателей. Изъ кустарныхъ промысловъ въ с. Харабали развиты—суконный и овчинный. Въ селѣ почтово-телеграфное отдѣленіе.

Къ станціи тяготѣетъ городъ Енотаевскъ, расположенный въ 20 вер. на правомъ берегу Волги, при протокѣ Енотаевкѣ, въ 6 верстахъ отъ главнаго русла рѣки. Для сообщенія съ Енотаевскомъ проложена отъ с. Харабали шоссейная дорога до р. Волги.

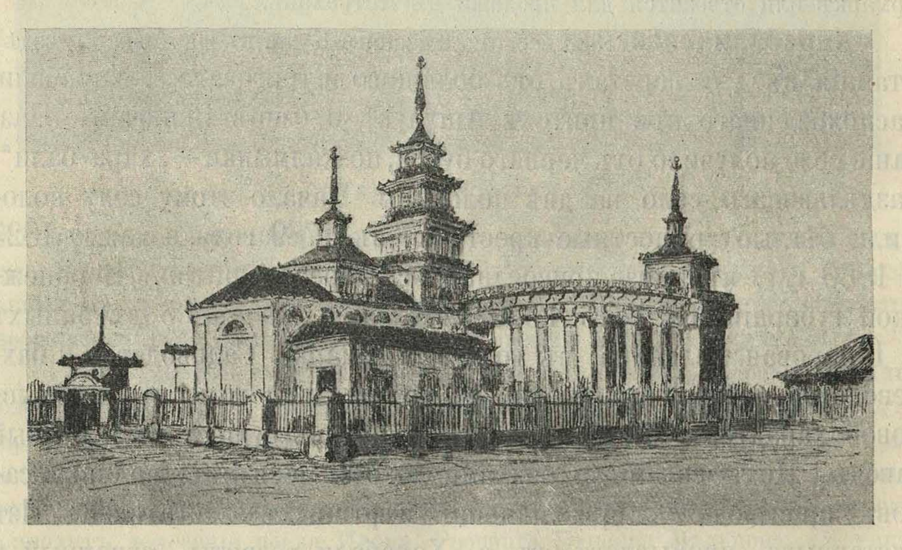
---

[1]) Д. Кобеко. Къ вопросу о мѣстоположеніи города Сарая, столицы Золотой Орды (Записки восточ. Отдѣл. Импер. Русск. Археолог. Общ., т. IV, стр. 267 — 277).

Время основанія Енотаевска неизвѣстно; но въ 1742 году здѣсь была устроена секундъ-маіоромъ В. Н. Татищевымъ крѣпость для наблюденія за калмыками, которая существовала до 1810 года; слѣды укрѣпленій сохранились до настоящаго времени. Уѣзднымъ городомъ Енотаевскъ сдѣланъ въ 1785 году. Теперь въ Енотаевскѣ около 4.000 жителей.

Сѣроглазово. (427 вер. отъ Краснаго-Кута, въ Енотаевск. уѣздѣ). Въ 3-хъ верстахъ—село Княжое, съ населеніемъ свыше 1.800 человѣкъ, главнымъ занятіемъ котораго служитъ скотоводство; хлѣбъ сѣется только для собственнаго потребленія. Въ послѣднее время здѣсь возникла и успѣшно развивается культура дынь-канталупъ, имѣющихъ выгодный сбытъ въ столицы; развито также скотоводство. Въ 13 верстахъ—село Хомутовка, съ населеніемъ около 1.000 человѣкъ, занимающихся также, какъ и въ Княжомъ, скотоводствомъ, отчасти хлѣбопашествомъ, садоводствомъ и отходомъ на рыбные промыслы.

Въ 20 верстахъ отъ станціи, на лѣвомъ берегу р. Волги, находится



Калмыцкій храмъ (хурулъ).

лѣтняя ставка калмыковъ Хошоутовскаго улуса; [1]) здѣсь имѣется замѣчательный по архитектурѣ Хурулъ (храмъ), украшенный разными свя-

[1]) Улусомъ называется часть народа, заключающая въ себѣ нѣсколько родовъ, происшедшихъ отъ одного, общаго всѣмъ имъ корня. (П. Небольсинъ. Очерки быта калмыковъ Хошоутовскаго улуса. Спб., 1852 г., стр. 8, 11, 23).

Калмыкъ—означаетъ отсталый, отдѣлившійся (К. Костенковъ. Историческія и статистическія свѣдѣнія о калмыкахъ. Спб., 1870 г., стр. 3).

щенными предметами, вывезенными изъ Тибета еще при первомъ переселенiи калмыковъ въ Россiю. Калмыки Хошоутовскаго улуса считаются древнѣйшимъ родомъ между калмыками; они гордятся тѣмъ, что преданiя именуютъ ихъ ханомъ Чингисъ-хана. Зимнее кочевье калмыки Хошоутовскаго улуса имѣютъ по правому берегу Волги; для лѣтняго же кочевья у нихъ имѣется отдѣльный нарѣзокъ земли по лѣвому берегу Ахтубы, входящiй частью въ районъ Астраханской желѣзной дороги. Сѣвернѣе эти калмыки имѣютъ еще одинъ нарѣзокъ, прилегающiй къ горѣ Большое Богдо, но здѣсь, по неудобству для пастбища, скудости травы и отсутствiю воды, никто не кочуетъ; изрѣдка только заходятъ нѣкоторые отдѣлы родовъ Хошоутовскаго улуса [1]).

Станцiя снабжается водой, привозимой въ вагонахъ-цистернахъ со станцiи Досангъ. Хотя рѣка Ашулукъ находится отъ станцiи недалеко, (по прямому направленiю около $1^1/_2$ вер.), но прокладкѣ водопроводныхъ трубъ препятствуютъ барханные пески, лежащiе между рѣкой и станцiей. Пески эти въ ближайшей къ линiи полосѣ закрѣплены посадками шелюги, джузгуна, кандыма и песчанаго овса. Въ лѣтнее время, въ особенности, когда растенiя цвѣтутъ, посадки вносятъ значительное оживленiе въ однообразный колоритъ окрестной песчаной степи.

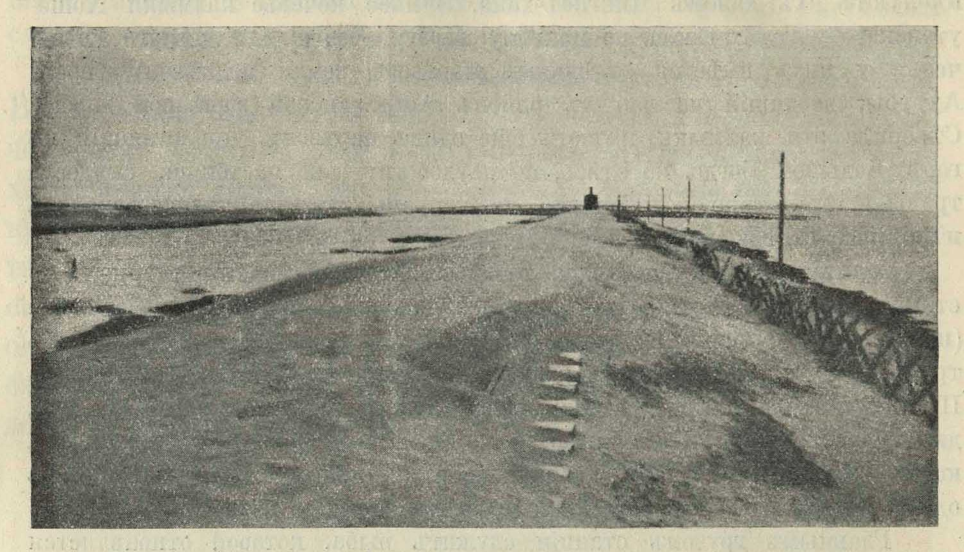
Главнымъ грузомъ станцiи служитъ рыба, которой отправляется около 10 тыс. пудъ въ годъ.

Досангъ. (458 вер. отъ Краснаго-Кута, въ Красноярск. уѣздѣ). Станцiя близъ рѣки Ахтубы; окрестности станцiи представляютъ собою море легко подвижныхъ барханныхъ песковъ, приходящихъ въ движенiе при малѣйшемъ вѣтрѣ и заносящихъ все на своемъ пути. Картина этихъ песковъ безотрадна; на нихъ нѣтъ никакой растительности и только изрѣдка въ низинахъ между высокими барханами растутъ песчаный овесъ, кумарчикъ, курай и др. представители песчаной флоры. Желѣзная дорога пересѣкаетъ эти пески на протяженiи 24 вер. Для закрѣпленiя песковъ произведены, распоряженiемъ желѣзной дороги, обширныя насажденiя шелюги, кумарчика, песчанаго овса, красной полыни, джузгуна, кандыма, гребенщика и пирамидальнаго тополя. Для полученiя потребнаго громаднаго количества посадочнаго матерiала на ст. Досангъ устроенъ питомникъ, дающiй ежегодно до 1 милл. саженцевъ кандыма и джунгуза. При питомникѣ устроенъ музей, въ которомъ собраны всѣ данныя по пескоукрѣпительнымъ работамъ.

---

[1]) П. Небольсинъ. Очерки Волжскаго низовья. Спб., 1852 г., стр. 185.

Теперь пески почти на всемъ протяженіи закрѣплены и бывшіе въ прежнее время заносы желѣзнодорожнаго пути, прерывавшіе движеніе, болѣе не повторяются.



Заносъ пескомъ желѣзнодорожнаго пути до закрѣпленія песковъ.

«Осуществленныя въ широкихъ размѣрахъ закрѣпительныя работы вдоль желѣзной дороги будутъ имѣть показательное значеніе для мѣст-

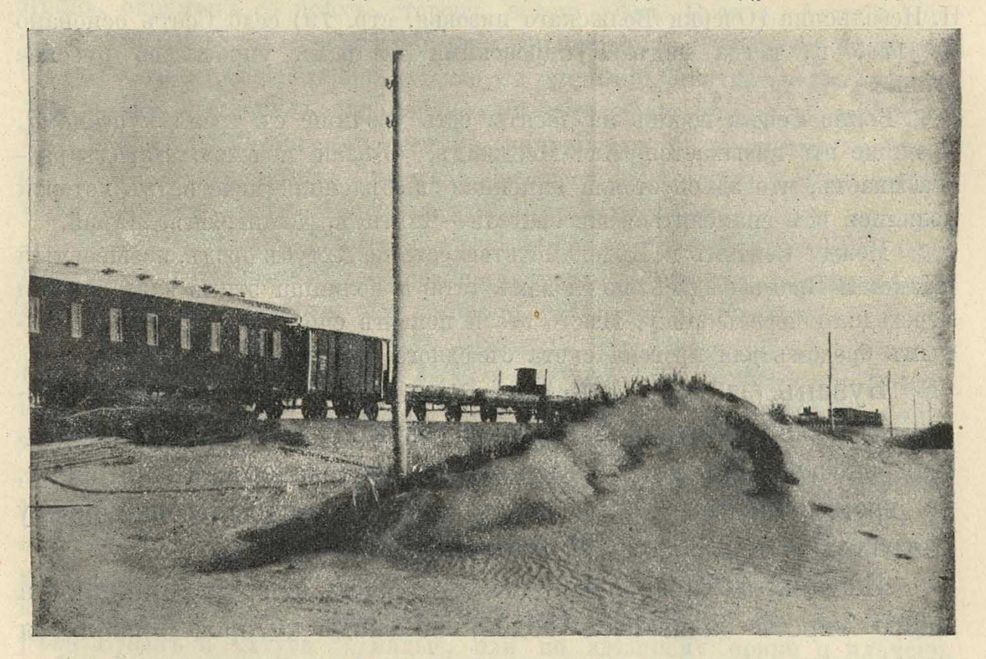


Закрѣпленіе летучихъ песковъ.

наго населенія, которое владѣетъ обширными площадями оголенныхъ, летучихъ песковъ и страдаетъ отъ ихъ движенія. Эта сторона закрѣпи-

тельныхъ работъ пріобрѣтаетъ въ данномъ случаѣ тѣмъ большее значеніе, что въ южной части губерніи, въ районѣ, обслуживаемомъ желѣзною дорогою, до проведенія ея, подобныя работы не производились и населеніе не имѣло случая убѣдиться въ ихъ успѣшности и хозяйственной пользѣ.

Закрѣпленная широкая полоса песковъ вдоль желѣзной дороги явится заслономъ противъ дальнѣйшаго движенія песковъ къ р. Ахтубѣ и источникомъ самосѣва для песчаныхъ площадей между желѣзнодорож-



Закрѣпленіе летучихъ песковъ.

ной линіей и р. Ахтубой; благодаря чему эти площади постепенно и въ сравнительно короткое время должны покрыться растительностью. Такимъ образомъ, желѣзнодорожной линіи суждено сыграть попутно чрезвычайно важную роль огражденія отъ песковъ обширнаго района между линіей и р. Ахтубой, съ расположенными на немъ богатыми фруктовыми садами, пашнями, сѣнокосами и большими селеніями. Сама р. Ахтуба будетъ защищена отъ обмеленія, происходящаго вслѣдствіе засыпанія ея песками» [1]).

Вблизи станціи находится мѣстность, извѣстна подъ именемъ «татарскаго лопаса», населенная татарами, живущими въ далеко отстоящихъ другъ отъ друга глиняныхъ мазанкахъ. На Ахтубѣ—недалеко отъ стан-

---

[1]) А. М. Фроловъ. Сооруженіе Астраханской линіи въ летучихъ барханныхъ пескахъ и мѣры борьбы съ ними, Спб., 1909 г., стр. 67—68.

ціи—нѣсколько рыбныхъ промысловъ. Въ прилегающей къ станціи мѣстности жители хлѣбопашествомъ не занимаются; преимущественное занятіе рыболовство и скотоводство.

Въ 15 верстахъ на лѣвомъ берегу Волги—село Петропавловка, а въ 20 вер. къ югу—большое татарское селеніе Сеитъ. Въ этомъ селѣ болѣе 7 тыс. жителей и 6 мечетей.

Кундровскіе татары, составляющіе населеніе Сеита, живутъ въ немъ только зимою; лѣтомъ же они выходятъ на кочевку. По сообщенію П. Небольсина (Очерки Волжскаго низовья, стр. 79) село Сеитъ основано въ 1785 г., когда надъ Кундровскими татарами упрочилось русское вліяніе.

Выше Сеита, верстъ на десять, есть урочище съ тремя курганами. Урочище это называется Акъ-Месджидъ, «Бѣлая мечеть». Народъ разсказываетъ, что здѣсь стояла каменная выбѣленная мечеть, въ которой молились всѣ знаменитые завоеватели—Чингисъ, Джаныбекъ, Мамай.

Между Сеитомъ и Бѣлою мечетью есть по Ахтубѣ бродъ, называемый «Ханскій Бродъ»; здѣсь, по словамъ татаръ, полчища этихъ завоевателей переходили черезъ рѣку. Мѣсто это и понынѣ считается самымъ выгоднымъ бродомъ для прогона скота съ одного берега рѣки на другой.

Бузанъ. (478 вер. отъ Краснаго-Кута, въ Красноярск. уѣздѣ). Станція на берегу быстрой и глубокой рѣки Бузана, протока Волги. Для пассажировъ и грузовъ имѣется дебаркадеръ, къ которому, во время навигаціи, пристаютъ пароходы, курсирующіе между Астраханью и городомъ Краснымъ Яромъ.

Весной, въ половодье, вся мѣстность вокругъ станціи, на много верстъ заливается водой, по спадѣ которой появляется масса комаровъ и наступаетъ періодъ распространенной здѣсь лихорадки.

Мостъ черезъ Бузанъ отличается самымъ глубокимъ кесоннымъ основаніемъ и наибольшею консольною фермою въ Россіи. Глубина заложенія опоръ—свыше 14 саж., вѣсъ главной фермы, длиною 108 саж., достигаетъ 126 тыс. пудовъ. Построенъ этотъ мостъ по проекту професс. Н. А. Бѣлелюбскаго. Работы по сооруженію описаны строителемъ моста инженеромъ И. А. Цишевскимъ въ книгѣ: *„кесонныя работы по сооруженію моста черезъ р. Бузанъ“* (*Спб. 1909 г.*).

Вблизи станціи имѣется нѣсколько татарскихъ ауловъ, жители которыхъ занимаются рыболовствомъ или уходятъ въ отхожіе рыбные промыслы.

Ежегодно для отправки по желѣзной дорогѣ поступаетъ на станцію около 50 тыс. пудовъ рыбныхъ грузовъ, прибываетъ же исключительно мука до 100 тыс. пудовъ въ годъ. Часть муки переотправляется въ г. Красный Яръ, во время навигаціи на пароходахъ, зимой—гужемъ.

Въ 25 верстахъ отъ станціи находится гор. Красный Яръ, при рѣкѣ Бузанѣ. Городъ этотъ расположенъ на бугрѣ, называемомъ «Красные-Ярки», окруженъ со всѣхъ сторонъ водою рѣкъ: Бузана, Ахтубы, протока ея Алгары и Огороднаго Ерика. Основанъ въ 1667 году; въ началѣ былъ окруженъ деревянною стѣною съ башнями, отъ которыхъ не осталось слѣда, и служилъ для наблюденія за кочевавшими на лѣвомъ берегу Волги инородцами-ногаями, затѣмъ калмыками и киргизами, а также оберегалъ отъ казацкихъ шаекъ и поволжской вольницы суда, шедшія къ Каспійскому морю. Первые поселенцы были казаки.

Главныя занятія жителей—рыболовство, постройка лодокъ, садоводство, огородничество, въ особенности разведеніе бѣлаго, необыкновенно крупнаго лука и яблокъ, изъ которыхъ славятся «мамутскія».

Теперь въ Красномъ Ярѣ болѣе 14 тыс. жителей, но въ концѣ 1860-хъ годовъ, когда здѣсь былъ въ ссылкѣ (съ 1869 по 1871 годъ) извѣстный писатель этнографъ П. И. Якушкинъ, городъ былъ крайне малолюденъ и Якушкинъ о немъ писалъ: «Красный Яръ отличается отъ другихъ городовъ всего земного шара тѣмъ, что въ немъ нѣтъ жителей. Вы, вѣроятно, слыхали поговорку: только и ходу, что изъ воротъ да въ воду; это сказано именно про Красный Яръ: онъ стоитъ на солончаковомъ островѣ, который длиной съ версту, а шириной съ полверсты, кругомъ вода; большіе протоки Волги или, какъ здѣсь ихъ называютъ, рѣки Бузанъ и Ахтуба [1]), малые, или по здѣшнему ерики и ильмени, т. е. озера, или, лучше сказать, заливы; большая часть ильменей и ериковъ пересыхаютъ къ концу лѣта, но въ полную воду они сливаются съ Волгой и по нимъ ходятъ большія суда» [2]).

Дельта. (488 вер. отъ Краснаго-Кута, въ Красноярск. уѣздѣ). Станція въ дельтѣ р. Волги, среди множества рѣчекъ и ериковъ, соединяющихъ между собою рѣки: Эсаулъ, Кривой Бузъ, Рычу, Быструю и Бузанъ. Рѣки и протоки образуютъ массу острововъ и на одномъ изъ нихъ расположена станція.

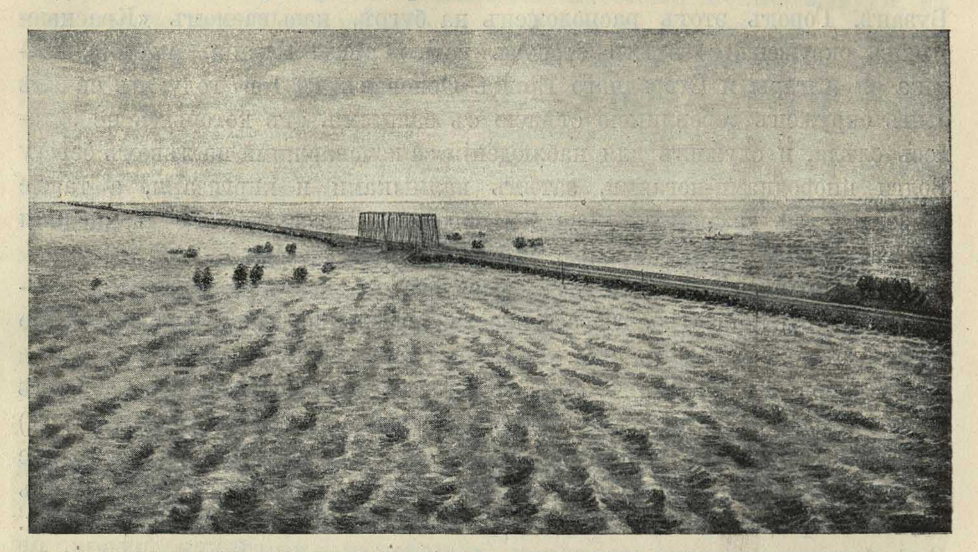
Въ разстояніи 5 верстъ отъ станціи—экономія А. И. Фрицеръ, съ обширнымъ скотоводствомъ; ежегодный сбытъ скота достигаетъ 1.000 го-

---

[1]) Названія татарскія: Ахтуба по русски Бѣлый бугоръ; Бузанъ—холодная вода.
[2]) Сочиненія П. И. Якушкина, Спб. 1884 г., стр. 437.

ловъ, но скотъ этотъ для перевозки по желѣзной дорогѣ не поступаетъ, а отправляется исключительно водою.

Въ 12 верстахъ—село Разночинское, именуемое Колпаковкой, съ населеніемъ до 1.000 человѣкъ, занимающихся исключительно рыболовствомъ и скотоводствомъ. Крупнаго скота здѣсь около 10.000 головъ и мелкаго до 50.000 головъ. Скотъ сбывается скупщикамъ, пріѣзжающимъ сюда въ осеннее время, и отправляется по Волгѣ.



Видъ участка желѣзнодорожной линіи на дельтѣ р. Волги.

Во время половодья вся окрестная мѣстностъ заливается водою, а по спадѣ воды появляются массами комары и др. насѣкомыя, отъ которыхъ населеніе спасаетъ свой скотъ, загоняя его въ особыя базы и окуривая дымомъ. Въ періодъ времени съ іюня по августъ здѣсь свирѣпствуетъ лихорадка.

Понятіе о дельтѣ можно себѣ составить по слѣдующей обрисовкѣ извѣстнаго писателя Евгенія Маркова:

«Кругомъ цѣлый лабиринтъ островов и отмелей, покрытыхъ сочною травою, заросшихъ тальникомъ, камышами... Это истинное рыбное царство тянется на многіе десятки верстъ въ длину и ширину, образуя собою дельту великой русской рѣки... Картина изумительнаго простора, удобства и обилія, хотя и давно початаго, но до сихъ поръ еще неистощимаго. Тутъ есть, гдѣ разгуляться и рыбѣ, и рыболову, и дикой птицѣ, и скотинѣ... [1]).

---

[1]) Е. Марковъ. Россія въ Средней Азіи, Спб., 1901 г., т. 2-ой, стр. 353.

Сооруженіе желѣзной дороги въ дельтѣ великой рѣки представляетъ рѣдкій и выдающійся случай. Поэтому, по инціативѣ Предсѣдателя правленія общества Рязанско-Уральской ж. д. инженера Ф. И. Шмидтъ, вслѣдъ за окончаніемъ постройки дельтоваго участка, было произведено, подъ руководствомъ инженера А. М. Фролова, изученіе возведенныхъ въ дельтѣ сооруженій, въ цѣляхъ выясненія того вліянія, которое оказываютъ на нихъ высокія воды. Результаты этого изученія изданы правленіемъ общества подъ заглавіемъ; *„О переходахъ черезъ водотоки“ (три тома и атласъ Спб. 1912 г.).*



Видъ свѣже-укрѣпленнаго участка желѣзнодорожнаго полотна въ дельтѣ р. Волги.

Самымъ замѣчательнымъ явленіемъ волжской дельты считаются „Бэровы бугры“. Они представляютъ собою продолговатые холмы, весьма однообразнаго вида, имѣющіе характерную особенность, какъ въ геологическомъ отношеніи, такъ и въ гео-топографическомъ. Они констатированы только въ сѣверной прикаспійской области, преимущественно въ районѣ волжской дельты и всегда расположены въ одномъ главномъ направленіи: востокъ-западъ; будучи нанесены на карту Астраханскаго края, бугры оказываются расположенными вѣерообразно, съ радіусомъ, сходящимся около средины Понто-Каспійскаго перешейка.

«Какъ будто, говоритъ Бэръ, степь изборождена плугомъ или кто-нибудь провелъ пальцами по ней, какъ по мягкой массѣ, не придерживаясь строго одного направленія». Полагаютъ, что образовались эти бугры при геологическомъ переворотѣ, когда Каспійское море отдѣлилось отъ Чернаго и воды, размывъ узкіе лиманы и высохнувъ, образовали эти бугры. При длинѣ отъ 200 саж. до 5 верстъ, они имѣютъ высоту отъ 3-хъ до 5-ти саженъ, господствуя надъ плоской степью, въ видѣ сторожевыхъ кургановъ, и по большей части обращаясь къ глубокимъ протокамъ и рѣкамъ волжской дельты своимъ наиболѣе крутымъ концомъ. Бугры состоятъ изъ слоевъ, имѣющихъ форму концентрическихъ сводовъ; слои, содержащіе небольшое количество глины, составляютъ ядро бугра, вокругъ ядра отложились земли, смѣшанныя съ пескомъ и известью отъ ракушекъ. Присутствіе бугровъ на пространствѣ волжской дельты отнимаетъ, парализуетъ ея невыгоды, какъ сплошь затопляемаго весенними водами пространства. Только благодаря странной игрѣ природы, благодаря «Бэровскимъ буграмъ», въ районѣ дельты возможно было образовать постоянныя поселенія, такъ какъ бугры эти возвышаются надъ площадью низменной дельты. Самый городъ Астрахань расположенъ на Бэровскихъ буграхъ. На буграхъ спасаются люди и животныя, на нихъ же строются всѣ рыбопромысловыя постоянныя заведенія въ дельтѣ Волги. На взморьѣ эти бугры, принимая видъ островковъ, служатъ мѣстомъ жительства и убѣжища для морскихъ ловцовъ. Если бы не имѣлось въ этой мѣстности столь рѣдкаго въ природѣ явленія, какъ эти загадочные и оригинальные бугры, то, по всей вѣроятности, рыболовство на сѣверномъ взморьѣ Каспія и въ дельтѣ р. Волги не достигло бы современныхъ размѣровъ. Детальное описаніе Бэровскихъ бугровъ помѣщено въ «Каспійскихъ этюдахъ» К. Бэра, въ брошюрѣ проф. С. И. Коржинскаго: «Замѣтки о такъ назыв. Бэровскихъ буграхъ», [1]) и въ статьѣ Г. Е. Щуровскаго: «Геологическіе очерки Кавказа» (Русскій Вѣстн. т. XXXVIII, стр. 711—715). [2])

Астрахань. (517 вер. отъ Краснаго Кута). Устья Волги съ давняго времени служили ареною торговыхъ сношеній съ Азіатскимъ Востокомъ. Эти сношенія особенно оживились и разрослись съ конца XII вѣка, когда здѣсь возникъ городъ Итиль— столица могущественнаго хазарскаго народа, распространившаго свое вліяніе почти на все пространство нынѣшней Европейской Россіи. Не столько воинственный, сколько торговый, хазарскій

---

[1]) Ф. А. Пелль. Синеморскіе рыболовные промыслы, Астрахань, 1895 г. приложеніе, VIII, стр. XI.

[2]) Г. П. Федченко. О самосадочной соли, М. 1870 г., стр. 43.

народъ создалъ въ своей столицѣ узелъ живыхъ и разностороннихъ торговыхъ сношеній. Городъ Итиль сталъ сборнымъ торговымъ пунктомъ, въ который стекались, для взаимнаго обмѣна, произведенія Запада и Востока. Промышленные арабы, завоевавшіе въ VII столѣтіи почти всѣ богатыя закаспійскія страны,



Пассажирское зданіе станціи Астрахань.

особенно способствовали оживленію торговыхъ сношеній. Ихъ торговый путь лежалъ отъ устья Волги до Камы, гдѣ было Болгарское царство, и далѣе, по Волгѣ-же и другимъ рѣчнымъ системамъ къ самому Балтійскому морю. Арабскія монеты (VII—XI вѣка), находимыя во множествѣ по этому пути, удостовѣряютъ о живыхъ и дѣятельныхъ нѣкогда сношеніяхъ другъ съ другомъ всѣхъ здѣшнихъ народностей. Этотъ торговый путь, пересѣкавшій въ разныхъ направленіяхъ нашу страну по Волгѣ, Западной Двинѣ и особенно Нѣману, протягивался и далѣе по берегамъ Балтійскаго моря, по южнымъ и сѣвернымъ, вплоть до Великобританіи и далѣе до Испаніи, въ царство Мавровъ. Въ другую сторону путь этотъ шелъ въ далекія страны Востока, даже

къ Индіи богатой [1]). Въ центрѣ этого пути находился городъ Итиль.

Но не одно положеніе города дѣлало его удобнымъ для торговли. Этому способствовало обширное вліяніе Хазаріи и, въ особенности, ея законы, по которымъ свобода вѣроисповѣданія и религіозной пропаганды предоставлялась всѣмъ народамъ. Такіе законы изданы были ради торговыхъ интересовъ евреями, которые обладали въ Хазаріи политической властію. Верховный правитель, по имени каганъ, дѣйствительный правитель бегъ и другія правительственныя лица исповѣдывали еврейскій законъ; гвардія кагана (ларсія), составлявшая первое постоянное войско въ Европѣ, была изъ магометанъ.

Въ городѣ Итилѣ жило много купцовъ изъ христіанъ и язычниковъ и они занимали здѣсь особенный кварталъ (лазеранъ). Для разбора купеческихъ дѣлъ были поставлены, по свидѣтельству Масуди, семеро судей: «двое для мусульманъ, двое для хазаръ, которые судятъ по закону Тауры (торы, пятикнижія); двое для тамошнихъ христіанъ, судящіе по закону Инджиля (евангелія); одинъ же изъ нихъ для славянъ, руссовъ и другихъ язычниковъ; онъ судитъ по закону язычества, т. е. по закону разума [2])».

«Страна хазаръ, говоритъ Мукаддеси,—очень обширна, но суха и не плодородна; много въ ней овецъ, меду и евреевъ. И дѣйствительно евреи составляли значительный и, вѣроятно, наиболѣе дѣятельный элементъ въ хазарской торговлѣ. Со временъ глубокой древности они жили въ Крыму, принимая участіе въ торговлѣ невольниками; ихъ вліяніе и вѣра распространились даже до Булгара на Волгѣ. По словамъ Мукаддеси, въ землѣ Булгаръ былъ одинъ городъ, жители котораго сперва были евреями, а потомъ сдѣлались мусульманами [3]). Сильные духомъ прозелитизма, евреи пытались обратить въ свою вѣру славянъ при князѣ Владимірѣ. Особенно высоко они подняли голову въ Хазаріи, гдѣ каганъ и бегъ исповѣдывали еврейство; слухъ о томъ, что глава хазарскаго государства держится еврейскаго закона, прошелъ въ отдаленныя страны и сильно пріободрилъ евреевъ. Стоитъ читать письмо испанскаго визиря Хасдаи, чтобы видѣть какой восторгъ возбуждаетъ въ немъ и всѣхъ испанскихъ евреяхъ мысль, что на свѣтѣ есть одно царство, гдѣ евреи наслаждаются полными правами подъ покровительствомъ единовѣрнаго царя: Хасдаи готовъ вѣрить уже въ наступленіе царства Мессіи... Вотъ почему въ Хазарію устремились еврейскіе купцы, путешественники и миссіонеры изъ Испаніи, Византіи и другихъ странъ, гдѣ, особенно въ

---

[1]) И. Забѣлинъ. Исторія города Москвы, стр. 9.

[2]) А. Я. Гаркави. Сказанія мусульманскихъ писателей о славянахъ и русскихъ, Спб. 1870 г., стр. 129—130.

[3]) Ибнъ-Даста, перев. Д. А. Хвольсона, стр. 45, 85 и 166.

Византіи, къ нимъ относились весьма неблагосклонно. Торговыя связи хазаръ были такъ велики и сильны, что втянули въ свой круговоротъ даже языческихъ славянъ и побудили ихъ принять участіе въ международныхъ сношеніяхъ [1]).

Арабскій географъ Ибнъ-Хордадбехъ, писавшій во второй половинѣ IX столѣтія, сообщаетъ, что русскіе купцы, принадлежащіе къ славянамъ, изъ отдаленнѣйшихъ странъ славянскихъ, привозятъ бобровые мѣха, мѣха черныхъ лисицъ и мечи къ берегу Румскаго моря [2]), гдѣ они даютъ десятую часть Византійскому императору. Иногда они на корабляхъ ходятъ по рѣкѣ Славянъ (т. е. Волгѣ) и проѣзжаютъ по заливу хазарской столицы (Итиля), гдѣ они платятъ десятую часть царю страны. Оттуда отправляются они въ Каспійское море и выходятъ на берегъ, гдѣ имъ угодно. Иногда они возятъ свой товаръ на верблюдахъ до Багдада[3]).

Эти замѣчательныя торговыя сношенія прекратились съ паденіемъ хазарскаго царства, чему способствовала разноплеменность и разновѣрность жителей и слабость верховной власти, подѣленной между каганомъ и бегомъ. Самый сильный ударъ нанесъ хазарамъ Кіевскій князь Святославъ. Въ Несторовой лѣтописи разсказывается: «Въ лѣто 6473 (965), идя Святославъ на Козары; слышавше же Козары изидоша противу съ княземъ своимъ каганомъ, и съступишася битися, и бывши брани, одолѣ Святославъ Козаромъ, и градъ ихъ Бѣлувѣжю [4]) взя; Ясы побѣди и Касогы». Сынъ и внукъ Святослава приняли славный титулъ кагана, и дѣйствительно имѣли право его носить, владѣя тѣми областями, которыя принадлежали хазарскому кагану [5]).

Впослѣдствіи мѣсто хазаръ заняли монголы и на развалинахъ хазарскаго Итиля возникла татарская Астрахань. Хотя географическое положеніе не измѣнилось и конечныя цѣли новыхъ обладателей края также заключались въ стремленіи къ богатству, но средства были другія. Вмѣсто поддержанія мирныхъ сношеній въ дѣлѣ обмѣна произведеніями разныхъ странъ въ интересахъ взаимнаго обогащенія, наступилъ періодъ насилія, грабежа и разоренія. Но и при этомъ вѣковѣчныя связи не

---

1) П. Ф. Сумъ,—Историческое разсужденіе о хазарахъ, Москва, 1846 г., стр. 51, 60, 61. В. В. Григорьевъ, Россія и Азія, Спб. 1876 г., стр. 66,

2) т. е. къ Черному морю, гдѣ оно касается Византійскаго государства и къ морю около Константинополя.

3) Ибнъ-Даста, перев. Д. А. Хвольсона, стр. 159, 165. И. Забѣлинъ. Исторія русской жизни съ древнѣйшихъ временъ, Москва, 1876 г., т. I-й, стр. 444.

4) Бѣлая Вѣжа, иначе Саркелъ, хазарская крѣпость, построенная съ помощью византійскихъ инженеровъ противъ нападенія Руссовъ и Печенѣговъ. Крѣпость лежала на томъ колѣнѣ Дона, гдѣ онъ ближе подходитъ къ Волгѣ и откуда Руссы переволакивались на низовья Волги для грабежа и торговли.

5) М. Бережковъ. О торговлѣ Руси съ Ганзой до конца XV вѣка, Спб. 1879 г. стр. 15—18.

могли окончательно погибнуть. Разоренная Россія не могла возстановить своихъ сношеній съ Востокомъ, но въ XV вѣкѣ эти сношенія были возстановлены предпріимчивыми Венеціанцами. Въ это время Астрахань стала важнѣйшимъ пунктомъ торговли Венеціи съ Востокомъ. Торговля эта шла черезъ Тану или Азовъ, отстоявшій на 8 дней пути отъ Астрахани. Торговыя сношенія Россіи съ Астраханью были очень трудны, но уже въ концѣ XV вѣка между Москвою и Астраханью ходили караваны. Путешествіе это было очень затруднительно по недостатку пристанища, продовольствія и частымъ разбоямъ на пути. Поэтому купцы старались везти свои товары тогда, когда Астраханскій царь посылалъ Московскому великому князю подарки, что случалось почти каждый годъ. Съ этимъ посольствомъ отправлялось до трехсотъ русскихъ и восточныхъ купцовъ, а татары за караваномъ гнали стада лошадей, которыя служили имъ не только для продажи въ Россіи, но и для пищи во время дороги потому, что они не брали съ собой хлѣба. Караванъ шелъ по правой сторонѣ Волги, но иногда сначала по лѣвой, для избѣжанія нападенія отъ крымскихъ татаръ; самое опасное мѣсто было тамъ, гдѣ Волга въ своемъ теченіи сближается съ Дономъ. Потомъ караванъ переправлялся на правую сторону Волги на плотахъ и шелъ по степи до жилыхъ предѣловъ Россіи. Путь его лежалъ черезъ Рязань и Коломну. Дорогъ совершенно не было. Негдѣ было укрыться отъ дождя и зноя. Путники ночевали подъ открытымъ небомъ, ограждаясь повозками, въ видѣ укрѣпленія. Для предосторожности ставили трехъ часовыхъ; одного на правой, другого на лѣвой сторонѣ табора и третьяго позади. Каждую минуту можно было ожидать нападенія. Глаза не встрѣчали въ этой безбрежной степи ничего, кромѣ верблюдовъ и растерянныхъ лошадей или татаръ въ повозкахъ. Такъ передаетъ намъ картину этого путешествія очевидецъ Контарини, который ѣхалъ въ Москву съ караваномъ съ 10 августа по 23 сентября.

Послѣ покоренія Астрахани Іоанномъ Грознымъ, торговыя сношенія Россіи съ Востокомъ стали расширяться. Въ продолженіе XVI и XVII вѣковъ русскіе вели торговлю съ бухарцами, хивинцами, персами, шемахинцами и др. Но ни съ какою страною торговля не имѣла въ то время такого значительнаго вліянія на умы, какъ торговля съ Персіей. На эту торговлю смотрѣли, какъ на средство произвести совершенное измѣненіе въ торговыхъ сношеніяхъ цѣлаго міра. Средоточіемъ этой торговли была Астрахань, которая вела ее черезъ Дербентъ. Торговцы Европы издавна стремились къ Востоку и, кромѣ Персіи, манилъ ихъ особенно путь въ Индію, который считалось возможнымъ проложить черезъ Россію, и тѣмъ подорвать монопольную торговлю съ Индіей Италіи и Португаліи.

Неточность географическихъ свѣдѣній служила поддержкой такимъ побужденіямъ. Генуэзецъ Павелъ Іовій предполагалъ, что стоило только перевезти товары изъ Индіи волокомъ въ рѣку Оксъ (Аму-Дарью), ко-

торая, по его мнѣнію, впадала въ Каспійское море, и потомъ провозить ихъ Волгою, по Россіи, а потомъ до Бѣлаго моря и оттуда въ Европу. Для осуществленія такого плана составлена даже была въ Англіи компанія [1]).

Городъ Астрахань, вскорѣ послѣ присоединенія къ Россіи, найденъ посѣщавшими его англичанами незначительнымъ въ торговомъ отношеніи. Русскіе привозили туда кожи, овчины, сбрую, посуду, хлѣбъ, дрова въ небольшомъ количествѣ, единственно для



Видъ г. Астрахани.

нуждъ служилыхъ людей, которые поддерживали русскую власть въ отдаленномъ городѣ и составляли единственное русское населеніе города. Персидскіе товары: именно шелковыя и бумажныя ткани, краски, шелкъ, доставлялись татарами и были худого качества. Купцы, торговавшіе этими товарами, были бѣдны. Однако, съ этого уже времени, Астрахань начинаетъ пріобрѣтать

---

[1]) Н. Костомаровъ. Очеркъ торговли Московскаго государства въ XVI и XVII столѣтіи, стр. 2, 13 и 44.

свое высокое торговое значенiе, которое постепенно увеличивается [1]).

Развитiе Астрахани пошло особенно быстро послѣ освобожденiя крестьянъ и учрежденiя на Волгѣ пароходства. Въ 1860 г. въ Астрахани было всего 45 тыс. жителей, по переписи 1897 г. оказалось 113 тыс., а на 1 января 1910 г. числится 149.600 человѣкъ, т. е. за 50 лѣтъ населенiе увеличилось болѣе, чѣмъ въ 3 раза. Теперь Астрахань громадный городъ, занимающiй площадь въ 832 дес., протяженiемъ въ длину 10 вер., въ ширину 5 вер. и въ окружности 23 вер. Мѣстность, на которой расположенъ городъ, за исключенiемъ четырехъ бугровъ, весьма незначительно возвышается надъ меженнимъ горизонтомъ и лежитъ ниже горизонта высокихъ водъ. Для защиты отъ наводненiй городская территорiя ограждена земляными валами, сооруженными вдоль береговъ всѣхъ водотоковъ, омывающихъ городъ. Общая длина валовъ достигаетъ 36,8 вер., но валы эти недостаточно высоки и прочны, чтобы служить надежной защитой отъ наводненiй.

Торговопромышленные обороты города составляютъ 140 миллiоновъ рублей въ годъ. По своему положенiю и значенiю, Астрахань справедливо можетъ быть названа пунктомъ, гдѣ сосредоточена торговля Россiи съ Востокомъ. Какъ портовый городъ, Астрахань, по числу паровыхъ судовъ, занимаетъ второе мѣсто, уступая только Одессѣ, а по числу парусныхъ судовъ—первое мѣсто. Въ теченiе навигацiи къ городскимъ пристанямъ прибываетъ до 1.000 пароходовъ, до 6.000 баржей и другихъ судовъ и около 100 плотовъ. Количество грузовъ, прибывающихъ въ Астрахань, достигаетъ 500 милл. пуд. Изъ нихъ главнѣйшими являются: нефтяные грузы, хлѣбъ, лѣсъ, соль, мануфактурные, галантерейные, бакалейные и др. товары. Астрахань ведетъ большую оптовую торговлю мѣстными произведенiями. Изъ Киргизской и Калмыцкой степей она получаетъ на продажу скотъ и его продукты, изъ окрестныхъ селъ — виноградъ, съ Волжской дельты и взморья—рыбу. По торговлѣ рыбой и ея продуктами: балыкомъ, вязигой, икрой, жиромъ и клеемъ, Астрахань является

[1]) Н. Костомаровъ. Очеркъ торговли Московскаго государства въ XVI и XVII столѣтiи, стр. 108.

первымъ въ Россіи и однимъ изъ первыхъ на всемъ свѣтѣ рынковъ. Годовой оборотъ астраханской рыбопромышленности достигаетъ до 40—45 милл. руб. Ловомъ рыбы и уборкой ея на промыслахъ занято періодически до 160 тысячъ человѣкъ въ



Пристань въ г. Астрахани на р. Кутумѣ.

годъ, съ приблизительнымъ заработкомъ до 4 милл. рублей. Изъ Астрахани ежегодно отправляется около $1^1/_2$ милл. пудовъ арбузовъ, дынь, абрикосовъ, персиковъ, дуль, винограда, вишень и проч.

На торговлю и промышленность Астрахани сильно вліяетъ удаленность города отъ морского рейда, находящагося приблизительно въ 150 верстахъ. Мелководье устьевъ Волги не позволяетъ морскимъ судамъ, съ осадкой 7—9 футовъ, переходить въ Волгу и суда эти перегружаются на рейдахъ, называемыхъ „девять футъ" и „двѣнадцать футъ". Здѣсь содержится спеціальная рейдовая организація и особая полуморская флотилія для передачи грузовъ съ моря на рѣку и обратно, что сопряжено съ милліонными расходами. Для устраненія этого проектируется

соединить Астрахань каналомъ съ 12 футовымъ рейдомъ и создать морской портъ въ самомъ городѣ, что дастъ болѣе 2 милл. руб. ежегоднаго сбереженія на перегрузкѣ. Стоимость канала исчислена въ суммѣ 10.900 тыс. руб.

Въ городѣ нѣсколько отдѣленій банковъ: государственнаго, русскаго торгово-промышленнаго, волжско-камскаго, русскаго для внѣшней торговли, азовско-донского, городской общественный банкъ и два общества взаимнаго кредита; много среднихъ и низшихъ учебныхъ заведеній, нѣсколько органовъ періодической печати, ученыя и другія общества, музей, домикъ, въ которомъ хранится „плезиръ-яхта" Петра Великаго, памятникъ Императору Александру II и проч.



Яхта Петра Великаго.

Главною достопримѣчательностью Астрахани является ея кремль, обнесенный зубчатыми стѣнами, вышиною $4^1/_2$ сажени и шириною 2 саж., съ арками и нишами, съ 4 башнями, изъ которыхъ юго-западныя въ три этажа, вышиной въ 62 фута.

Кремль построенъ около 1591 года и для этого перенесенъ былъ „изъ ближнихъ Сараевъ, отъ Астрахани въ 80 верстахъ", огромный ханскій замокъ и бѣлая или главная мечеть [1]).

Въ Астрахани Рязанско-Уральская ж. д. имѣетъ три станціи: пассажирскую и товарную, расположенную на такъ называемой „Болдинской степи", городскую—въ центрѣ города и товарную — за рѣкою Болдой.

---

[1]) Для подробнаго ознакомленія съ городомъ и его окрестностями существуетъ прекрасно изданный путеводитель А. Штылько, съ рисунками художника А. Малаховскаго, подъ названіемъ: „Иллюстрированная Астрахань".

Годовой грузооборотъ этихъ станцій достигаетъ 8 милл. пудовъ, изъ которыхъ на отправленіе приходится около 6 милл. пуд. и на прибытіе—около 2 милл. пуд. Пассажировъ отправляется въ годъ около 35 тыс. человѣкъ.

Изъ желѣзнодорожныхъ сооруженій замѣчателенъ мостъ черезъ р. Болду, протяженіемъ 470 саж., съ двумя поворотными пролетами и экипажнымъ проѣздомъ въ уровнѣ рельсовъ, и пассажирскій вокзалъ въ мавританскомъ стилѣ.

Близъ моста, на городскомъ берегу р. Болды, устроены англійскимъ торговымъ домомъ бр. Вестей и акціонернымъ обществомъ «Астраханскій холодильникъ» два крупныхъ склада-холодильника для храненія и искусственнаго замораживанія рыбы.



Оглавленіе.

Описаніе станцій и ихъ окрестностей.

Вѣтви, примыкающія къ линіи Москва — Саратовъ.

I. Веневская вѣтвь.

стр.

II. Вѣтвь Богоявленскъ—Бенкендорфъ—Сосновка.

III. Инжавинская вѣтвь.

IV. Бековская вѣтвь.

V. Баландинская вѣтвь.

VI. Аткарско — Вольская вѣтвь.

Линія Рязань — Богоявленскъ.

Линія Смоленскъ — Раненбургъ.

Вѣтвь Астапово — Елецъ.

Линія Тамбовъ — Камышинъ.

Линія Пенза — Таволжанка.

Вѣтвь Летяжевка — Турки.

Заволжскія линіи.

Линія Покровская Слобода — Уральскъ съ вѣтвями.

Вѣтви, примыкающія къ Покровско — Уральской линіи.

I. Ершово — Николаевская вѣтвь.

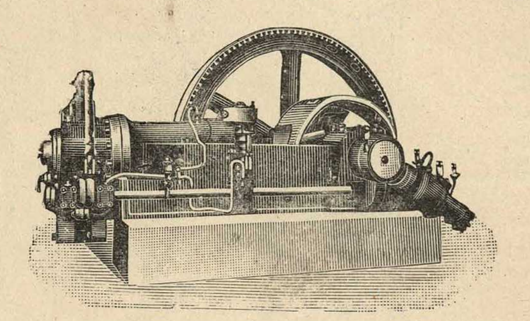
II. Вѣтвь Красный-Кутъ — Александровъ-Гай.

Астраханская линія.



О-во Бр. БРОМЛЕЙ.

ЗАВОДЫ: Москва, М. Калужская ул.
МАГАЗИНЪ: Мясницкій пер. № 3.





ДВИГАТЕЛИ

ГОРИЗОНТАЛЬНЫЕ ВЕРТИКАЛЬНЫЕ

ДИЗЕЛЬ.

ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЕ

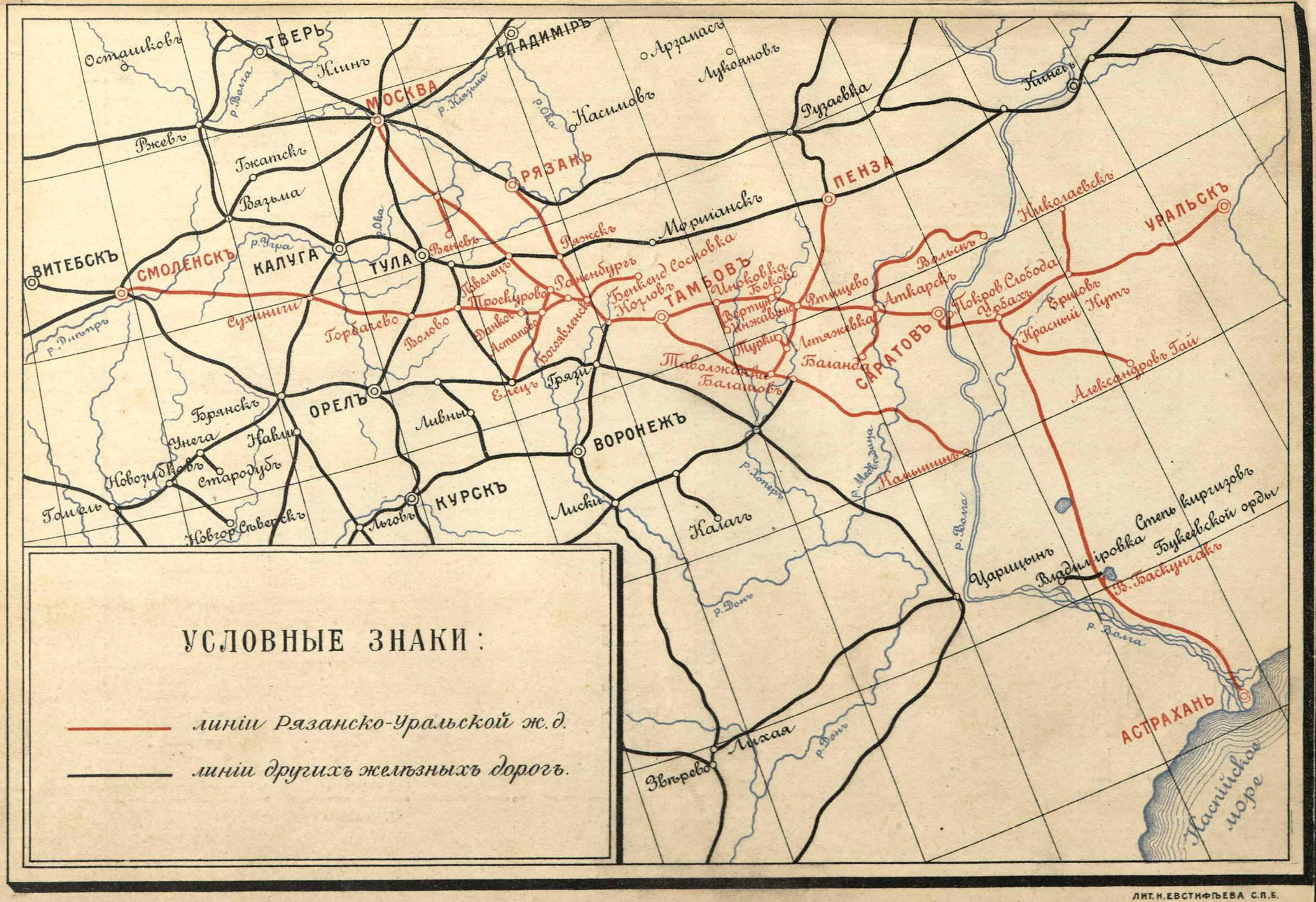
И ДЛЯ СЕЛЬСКАГО ХОЗЯЙСТВА

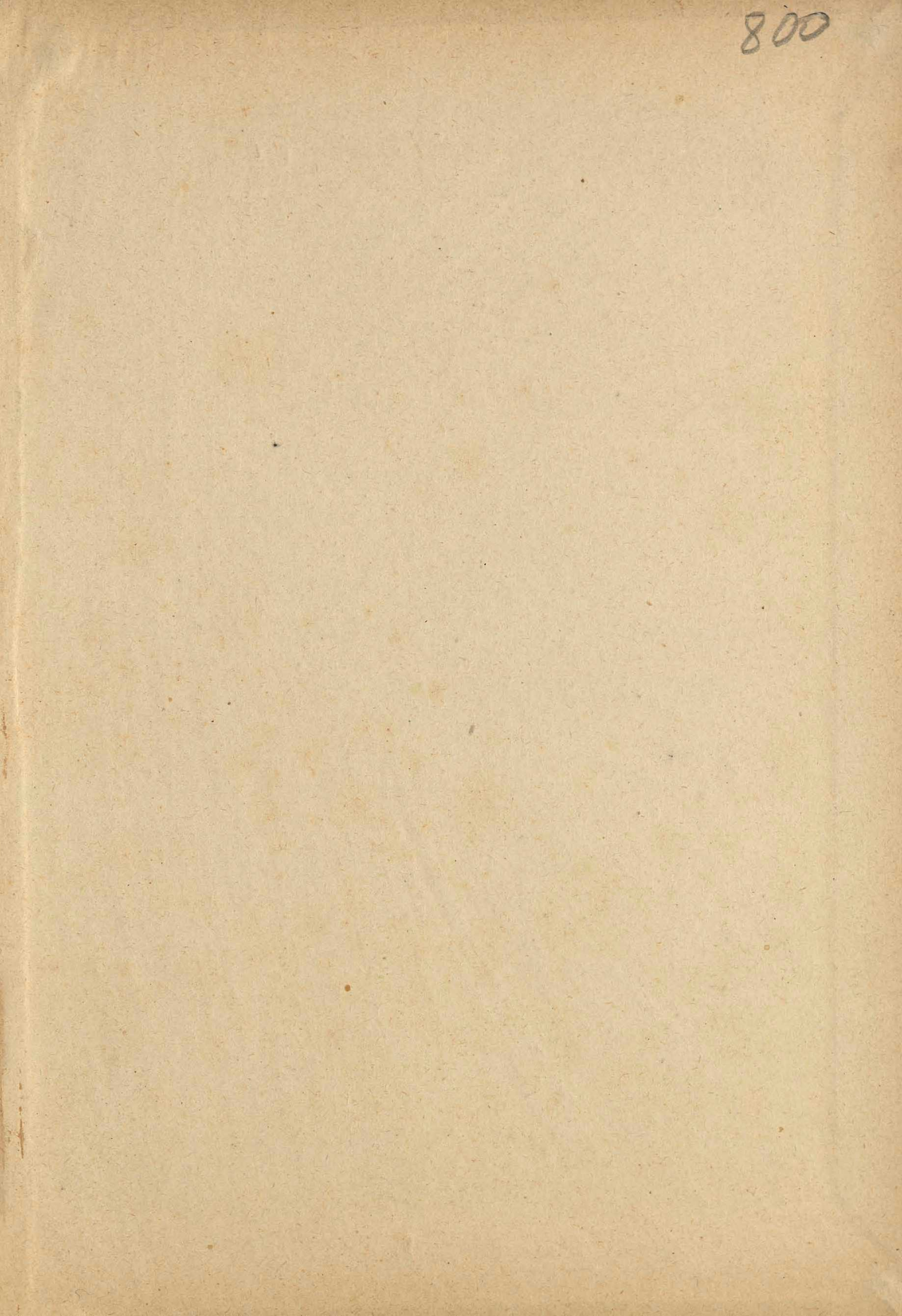
(Требуйте списки поставленныхъ двигателей).

ПАРОВЫЯ МАШИНЫ до 2.000 силъ. **СТАНКИ** быстроходные для обработки металловъ.

ЛѢСОПИЛЬНЫЯ РАМЫ.—ВОДОПРОВОДЫ городскіе и жел. дор.—**ОТЛИВКИ** чугунныя до 1.500 пуд. въ штукѣ.—**ТРУБЫ ЧУГУННЫЯ** діаметромъ отъ 2 до 50 дюймовъ.

Смѣты высылаются по первому требованію.


УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:
линіи Рязанско-Уральской ж. д.
линіи другихъ желѣзныхъ дорогъ.
ВИТЕБСКЪ
СМОЛЕНСКЪ
КАЛУГА
ТУЛА
МОСКВА
ТВЕРЬ
ВЛАДИМІРЪ
РЯЗАНЬ
ПЕНЗА
ТАМБОВЪ
САРАТОВЪ
УРАЛЬСКЪ
АСТРАХАНЬ
ОРЕЛЪ
КУРСКЪ
ВОРОНЕЖЪ
Осташковъ
Ржевъ
Кашинъ
Гжатскъ
Вязьма
Касимовъ
Арзамасъ
Лукояновъ
Рузаевка
Кинель
Моршанскъ
Николаевскъ
Сухиничи
Горбачево
Волово
Веневъ
Павелецъ
Троекурово
Данковъ
Астапово
Богоявленскъ
Раненбургъ
Ряжскъ
Бенкенд. Сосновка
Козловъ
Иноковка
Бековъ
Вертуновка
Инжавино
Ртищево
Аткарскъ
Вольскъ
Покров. Слобода
Урбахъ
Ершовъ
Красный Кутъ
Александровъ Гай
Турки
Летяжевка
Баланда
Таволжанка
Балашовъ
Елецъ
Грязи
Ливны
Брянскъ
Унеча
Навля
Новозыбковъ
Стародубъ
Гомель
Новгор. Сѣверскъ
Льговъ
Лиски
Калачъ
Камышинъ
Царицынъ
Владиміровка
Степь киргизовъ Букеевской орды
В. Баскунчакъ
Лихая
Звѣрево
Каспійское море
р. Волга
р. Ока
р. Угра
р. Днѣпръ
р. Клязьма
р. Хоперъ
р. Медвѣдица
р. Донъ
ЛИТ. Н. ЕВСТИФѢЕВА С.П.Б.


800


2005367883